

Rh

RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUODELTA 1944

*

HELSINKI 1946

RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS

VUODELTA 1944

★

HELSINKI 1946

VALTIONEUVOSTON KIRJAPAINO

KIRJASTO

VALTIONEUVOSTON KIRJAPAINO

SISÄLTÖ:

	Siv.
Yleiskatsaus	5
I Yleinen hallinto	7
II Rata, rakennukset ja laitteet	9
III Rautatierakennukset	14
IV Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus. Konepajat ja sähkölaitteet	21
V Varastot ja hankinnat	28
VI Liikenne	29
VII Tariffit	33
VIII Henkilökunta	34
IX Tapaturmat	43
X Taloudellinen tila	44

YLEISKATSAUS.

Vuoden 1944:n toiminta alkoi rautatielaitoksen piirissä lupaavin entein. Liikkuvan kaluston lukumäärä oli sotasaaliskaluston kunnostamisen kautta entisestään lisääntynyt. Alkuvuoden kuormaamisluvut olivatkin korkeimmat kuin minkään aikaisemman vuoden. Esimerkkinä mainittakoon, että tammi-kuun — tavallisesti kelin ja muiden luonnon asettamien vaikeuksien vuoksi vaikea kuukausi — kuormaamisluvut ovat keskimääräisesti huomattavasti edellä rauhanvuosien luvuista. Vertauksena esitettäköön seuraavat luvut: v. 1938 4,156, v. 1939 3,799, v. 1943 4,438 ja v. 1944 5,143. Vaunuvajaus oli vastaavasti pienentynyt. Alkuvuoden taloudellinen tulos oli myös varsin edullinen. Kesäkuun loppuun mennessä oli ylijäämä kokonaista 300 milj., eli suurempi kuin vastaavana aikana v. 1943. Jo kesäkuussa tapahtui sotilaallisessa tilanteessa Karjalan kannaksella läpimurto. Sen seurauksena oli kenttäarmeijan divisioonien siirto itä-Karjalasta Kannakselle. Siirto oli suoritettava kiireellisesti ja sitoi huomattavan määrän liikkuvaa kalustoa. Sotilasjunat ovat taloudellisesti epäedullisia erikoisesti sen kautta, että ne joutuvat kulkemaan toiseen suuntaan tyhjinä ja kun matkat olivat pitkät — esim. Karhumäen maastosta Viipuriin yli 600 km —saatiin huomattavasti vähemmän vaunuja päivittäin kuormattaviksi. Niinpä oli kesäkuun keskiarvo pudonnut kokonaista 890 vaunua toukokuun luvuista. Elokuu oli jälleen miltei normaali joukkojen siirron tultua suoritettua. Mutta tämä hengähdystauko tuli hyvin lyhyeksi. Syyskuussa rautatie sai uuden tehtävän: kenttä-armeijan siirron Kannakselta pohjois-Suomeen lähinnä Ouluun ja Kajaanin seuduille. Tehtävä oli vieläkin rasittavampi kuin kesä—heinäkuussa suoritettu. Se sitoi vielä enemmän liikkuvaa kalustoa, koska se oli vietävä läpi hyvin nopeasti ja käsitti paljon enemmän joukkoja. Kuormattujen vaunujen luku laskikin huomattavasti alemmaksi kuin kesäkuussa eli 3,579 vaunuun. Senjälkeen alensivat välirauhan ehtojen täyttämistoimenpiteet rautatielaitoksen suorituskykyä. Osaksi oli huomattava määrä liikkuvaa kalustoa luovutettava, osaksi vaativat laajasuuntaiset pakkokuljetukset runsaasti vaunustoa, joka näin sidottiin taloudellisesti epäedullisiin tehtäviin. Nämä kuljetukset jatkuivatkin sitten vuoden loppuun saakka. Loppuvuoden tulos olikin näin huomattavasti heikompi kuin alkuvuoden. Sotatapahtumat vaikuttivat luonnollisesti myös matkustajaliikenteeseen alentavasti.

Menopuoli ei yhtä suuresti eroa v:n 1943:n luvuista. Mitään ratkaisevasti vaikuttavia palkan- tai hinnankorotuksia ei esiintynyt. Pientä hinnannousua tosin oli havaittavissa ja eräitä huomattavia lisämenoja aiheutui muuttuneesta yleistilanteesta.

Uudet kutsunnat kesällä 1944 koskivat myös rautatielaitosta. Koulutetun henkilöstön puute kävi yhä tuntuvammaksi. Naispuolista työvoimaa oli otettava palvelukseen entistä runsaammin. Tätä osoittaa se, että ns. naiskorviketyövoimaa oli eniten lokakuussa, eli kaikkiaan yli 2,000 henkilöä. Samaan aikaan oli liikenne osaston naistyövoima 25 % koko osaston henkilökunnasta. Koneosaston vaikeudet olivat suurimmat, koska veturimiehistön korvaaminen

on hyvin vaikeata. Oli pakko turvautua työvoimaviranomaisiin. Heidän välityksellään onnistuttiin uhkaava pula torjua mutta lukumäärä sai korvata laadun. Koulutetun henkilökunnan puute johti siihen, ettei virkalomia voitu järjestää ja lisäksi oli pakko käyttää runsaasti ylityötä. Ylityötuntimäärä oli korkeimmillaan syys—lokakuun vaihteessa, jolloin se tarkkailukautena 18. 9—15. 10. 44 koneosastolla nousi yli 85,000 ja liikenneosastolla yli 92,000 tunnin. On luonnollista, että ylityön näin runsas käyttö tuli kalliiksi ja lisäsi nimenomaan loppuvuoden henkilömenoja. Pitämättä jäänyt virkaloma saatiin osaksi korvata rahassa mutta näin jäi loman varsinainen tarkoitus — lepo, virkistyminen ja voimien keruu — kokonaan saavuttamatta. On mahdotonta osoittaa paljonko suoranaisia lisämenoja henkilökunnan liikarasitus aiheutti esim. junavaurioiden muodossa. Joka tapauksessa esiintyi lukuisasti onnettomuuksia, jotka ovat aiheutuneet henkilökunnan väsymyksestä tai siitä, että oli pakko käyttää vastuunalaisilla paikoilla epäpätevää henkilökuntaa.

Aluemenetykset aiheuttivat huomattavan henkilökunnan siirron. Tästä aiheutui huomattavia lisämenoja muona- ja päivärahojen muodossa. Kun kävi ilmeiseksi, ettei täten siirtyvälle henkilöstölle saatu asuntoja viranomaisten tai yksityisten välityksellä, oli pakko suunnitella laajaa huonerakennusohjelmaa. Tarkoitukseen myönnettiinkin v. 1944 II:ssa lisämenoarviossa 461 asuntoa varten yhteensä yli 80 milj. markan määräraha.

Yleensä lisääntyvät vaikeudet painoivat leimansa vuoden loppukuukausiin. Erikoisesti on tällöin vielä mainittava ulkomaisen tuonnin tyrehtyminen. Nopeimmin tämä vaikutti laitoksen polttoainetäydennykseen. Veturien muuttaminen puukäyttöisiksi suoritettiin loppuun ennen vuoden loppua. Uhkaava polttoainepula oli jo näköpiirissä, vaikkakin sen vaikutus tuli esille varsinaisesti vasta seuraavana vuotena.

Rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1944.

I. Yleinen hallinto.

Virkojen ja toimien perustaminen, muuttaminen ja lakkauttaminen. Tammikuun 13 päivänä annetulla asetuksella perustettiin ja muutettiin rautatiehallituksessa, valtionrautateiden linjahallinnossa ja pääkonepajoissa eräitä peruspalkkaisia virkoja ja toimia. Samalla lakkautettiin yksi 14. palkkausluokkaan kuuluva konepajojen konemestarin virka.

Yleinen hallinto.

Rautatiehallitukseen perustettuihin uusiin virkoihin kuuluu myöskin yksi psykoteknillisen laboratorion hoitajan virka ja yksi saman laboratorion kokeenohjaajan toimi. Tällä toimenpiteellä asetettiin psykoteknillinen laboratorio, 21 vuoden kuluttua sen perustamisesta, vakinaiselle kannalle.

Eräiden virkojen kelpoisuusehdot ja täyttämisjärjestys. Maaliskuun 31 päivänä annetulla asetuksella vahvistettiin kelpoisuusehdot ja täyttämisjärjestys seuraaviin, 13 päivänä tammikuuta 1944 annetulla asetuksella perustettuihin virkoihin ja toimiin: psykoteknillisen laboratorion hoitajan virkaan, saman laboratorion kokeenohjaajan toimeen, sosiaalisen huollon ensi luokan tarkkaajan virkaan ja rautatiehallituksen ylivahtimestarin toimeen.

Valtionrautateiden jaksojako. Joulukuun 11 päivälle päivätyllä kiertokirjeellä rautatiehallitus ilmoitti asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 5 päivänä sanottua joulukuuta vahvistaman uuden valtionrautateiden jaksojaon, joka tuli voimaan 1 päivästä tammikuuta 1945 alkaen. Samassa yhteydessä määrättiin jaksojen päälliköiden asemapaikat sekä että satama- ja haararadat tai muu rataverkon haarautuma kuuluvat samoihin jaksoihin kuin ne liikennepaikat tai rataosat, joilta sanotut radat erkanevat.

Uuden jaksojaon täytäntöönpanossa noudatettavia erikoismääräyksiä. Talousosaston johtaja antoi joulukuun 14 päivänä ohjeita, joita oli noudatettava ylimenokautena tammikuun 1 päivästä 1945 voimaantulleen uuden jaksojaon täytäntöönpanossa tulojen ja menojen tilitykseen nähden.

Rautatiehallitus ilmoitti toukokuun 22 päivänä, että *väliaikaisen 5. talousjakson toimiston* osoite on kesäkuun 3 päivästä 1944 alkaen Viipuri.

Rautatiehallinnon työjärjestyksen 6 §. Rautatiehallinnon työjärjestyksen 6 §:n mukaisesti hallinto-osaston johtaja siirsi joulukuun 12 päivästä lukien toistaiseksi lainopillisen toimiston päällikön ratkaistavaksi seuraavat asiat: a) viran tai toimen haltijain anomukset saada maksuajan pidennystä heidän virkaansa tai tointansa hoitaessaan sattuneen vahingon korvaamisen suhteen; b) korvausanomukset liikennesäännön perusteella säilytettäväksi otetusta tavarasta sekä kuljetettavaksi otetun tavaran vahingoittumisesta, vähenemisestä, katoamisesta tai kuljetuksen viivytyksestä sekä niistä johtuvat kysymykset.

Rautatiehallinnon työjärjestyksen 17. §:n 1 kappaleen muuttaminen. Rautatiehallitus ilmoitti syyskuun 15 päivänä päättäneensä muuttaa joulukuun 21 päivänä 1943 vahvistetun rautatiehallinnon työjärjestyksen 17. §:n 1 kappaleen näin kuuluvaksi:

*Yleinen
hallinto.*

»**Taloustoimiston**, joka on välittömästi johtajan alainen ja johon kuuluu kolme jaostoa, talous- ja henkilöjaosto, terveydenhoitojaosto sekä painatusjaosto, tehtäviin kuuluu hoitaa asiat, jotka koskevat:»

Valtionrautateiden ylläkäarin toimivalla. Rautatiehallitus ilmoitti kesäkuun 2 päivänä oikeuttaneensa valtionrautateiden ylläkäarin heinäkuun 1 päivästä 1944 lukien toistaiseksi ratkaisemaan samana päivänä voimaanastuvan rautatiehallinnon työjärjestyksen 51. §:ssä mainitut asiat samoin valtuuksin kuin toimiston päällikkö.

Kirjeiden ja toimituskirjain laatimisesta. Joulukuun 11 päivälle päivätyllä kiertokirjeellä rautatiehallitus ilmoitti alaisilleen virkamiehille tiedoksi ja noudatettavaksi samana päivänä kirjeiden ja toimituskirjain laatimisesta tekemänsä päätöksen, jolla joulukuun 21 päivänä 1943 vahvistetun rautatiehallituksen työjärjestyksen 59 § muutettiin toisin kuuluvaksi.

Henkilökunnan virkamerkit. Elokuun 10 päivälle päivätyllä kiertokirjeellä rautatiehallitus ilmoitti hyväksyneensä käytäntöön otettavaksi uuden henkilöllisyyttä osoittavan todistuslomakkeen A n:o 48 a ja antoi lisäksi tarvittavat määräykset lomakkeen täyttämisestä ja käyttämisestä. Samalla kumottiin lomakkeen A n:o 48 mukaisten henkilöllisyystodistusten käyttämisestä annetut siihen saakka voimassa olleet määräykset.

Henkilökunnan halkourakat. Maaliskuun 23 päivälle päivätyllä kiertokirjeellä kehoitti rautatiehallitus henkilökuntaansa osallistumaan vuoden 1944 halkotöihin määräten lisäksi ne minimitaivoitteet, joihin kunkin rautatieläisen olisi päästävä. Samalla julistettiin kilpailu niiden rautatieläisten kesken, jotka tulisivat osallistumaan varsinaiseen mottienhakkuuseen (halkojen tekoon pystymetsästä), johon tarkoitukseen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oli myöntänyt 20,000 markan suuruisen määrärahan jaettavaksi kunniakirjoineen parhaat hakkuutulokset saavuttaneiden kesken.

Eräiden rautatiehallituksen toimistojen tilapäinen työskentely toisella paikakunnalla. Helsingin pommituksessa helmikuun 6 päivänä osui useita palo- ja räjähdyspommeja valtionrautateiden hallinto- ja asemarakennukseen, joka sai siksi suuria vaurioita, että seuraavat rautatiehallituksen toimistot siirrettiin maaseudulle:

Tarkastustoimisto	siirtyi	maaliskuun 19 päivänä	Suonenjoelle,
Tilastotoimisto	»	» 20 »	Messukylään,
Ratateknillinentoimisto	»	» 22 »	Hausjärvelle,
Koneteknillinentoimisto	»	» »	Munkkiniemeen,
Painatusjaosto	»	» 16 »	Hikiälle.

Marraskuun 24 päivään mennessä olivat kaikki toimistot jälleen siirtyneet takaisin.

Toimikunnat. Vuonna 1944 rautatiehallituksessa asetettiin seuraavat viisi toimikuntaa:

- 1) tarkastamaan tarkkaaja A. Haapasen laatimaa ehdotusta uudeksi valtionrautateiden tavaranimistöksi,
- 2) tutkimaan valtionrautateiden polttoaineiden jakelussa esiintyviä epäkohtia ja harkitsemaan keinoja tämän jakelun parantamiseksi,
- 3) suunnittelemaan tavaraliikennetilitysjärjestelmän yksinkertaistamista,
- 4) laatimaan ehdotus uudeksi valtionrautateiden sairaan- ja terveydenhoidon ohjesäännöksi ja
- 5) suunnittelemaan rautatieläisten omakotitoiminnan järjestämistä.

Kertomusvuonna käsiteltyjen asiain luku käy selville allaolevasta taulukosta, johon vertailun vuoksi on otettu myöskin edellisen vuoden vastaavat luvut:

Osasto, josta asia on esitelty	Asiat, jotka on ratkaissut:								Yhteensä asioita	
	Rautatiehallituksen yleisistunto		Rautatiehallituksen osastoistunto		Pääjohtaja (tai ylijohtaja)		Johtaja			
	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944
Hallinto-osasto	2	5	878	571	174	109	8 541	5 132	9 595	5 817
Talousoosasto	14	19	419	336	647	513	3 987	4 486	5 067	5 354
Rataosasto	11	11	437	410	61	52	1 485	1 436	1 994	1 909
Koneosasto	9	9	137	132	341	302	3 973	3 549	4 460	3 992
Varasto-osasto	1	—	321	223	266	149	908	738	1 496	1 110
Liikenneosasto	18	12	346	209	1 441	827	7 182	6 032	8 987	7 080
Tariffiosasto	—	1	86	33	202	79	6 279	5 637	6 567	5 750
Rautatierakennusosasto ...	—	—	79	75	156	132	760	835	995	1 042
Yhteensä	55	57	2 703	1 989	3 288	2 163	33 115	27 845	39 161	32 054

II. Rata, rakennukset ja laitteet.

Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla. Uusia liikennerakennuksia rakennettiin: asemarakennus Lappohjaan, puhelinvartiomajat Kouran—Seinäjoen, Vesangan—Jyväskylän ja Kauhavan—Härmän välille, laituritalot Martinniemen ja Mätäsvaaran seisakkeille.

Rataosasto.

Asuntopulan lievittämiseksi rakennettiin uusia asuntoja: Lahden asemarakennuksen yläkertaan 2 asuinhuoneistoa, Lappohjaan asuinrakennus, Hyvinkäälle 4 kpl 2-perh. asuntoa, 1-perh. asunto Niinisaloon, Vaasan varaston entinen toimisto muutettiin osittain asunnoksi, Kemijärvelle 7 kpl parakkeja, 3-perh. asunto Laikon pysäkillä, asuntotalo Siuroon, 4-perh. asunto Kouvolaan, asunto liikennejakson päällikölle Kouvolaan ja asuntotalo Kuluntalahteen. Sitäpaitsi aloitettiin vielä seuraavien asuinrakennuksien työt: Riihimäelle 3 kpl 4-perh. asuntoa ja 2 kpl 2-perh. asuntoa, Hyvinkäälle 6 kpl 2-perh. asuntoa, Ouluun 8 kpl ja Kuopioon 2 kpl asuntotaloja, Pieksämäelle 8 kpl pikataloja, Simolaan 2 kpl ja Vainikkalaan 2 kpl asuntotaloja, Kouvolaan 2 kpl ja Mikkeliin 2 kpl pikataloja, Kontiomäelle 2 kpl, Iisalmeen 2 kpl ja Kajaaniin 2 kpl asuntotaloja, Iisalmeen 2 kpl pikataloja ja 4-perh. asuntotalo Savonlinnaan.

Palautetulle alueelle rakennettiin seuraavat rakennukset: Pyhäjärven asematalo, 4-perh. asunto Elisenvaaraan, 3-perh. asunto Hiitolan, asemarakennus Kopsalan pysäkillä, vahtitupa Jääskeen, laituritalo Koululahden seisakkeelle, asemapäällikön ja ratamestarin asunnot Pitkärantaan, 2-perh. asunto Alattuun, 3-perh. asunto Suistamolalle, 4-perh. asunto Matkaselkään, 4-perh. asunto Roi-konkoskelle, asemapäällikön asunto Suojärvelle, asuinrakennukset Sortavalaan ja Tuokslahteen, ja veturitallit Suojärvelle ja Matkaselkään.

Helsingin väestösuojaa varten louhittiin kalliota 418 m³. Helsingin konepajalle rakennettiin 2 betonisuojaa. Pasilan kalliosuojaa täydennettiin ja laajennettiin. Riihimäellä ja Hyvinkäällä louhittiin kalliosuojia noin puolet koko tilavuudestaan. Ouluun rakennettiin betonisuojat 720 hengelle, Kemiin 400 hengelle ja Pieksämäelle 400 hengelle. Osittain valmistuivat betonisuojat Jcensuussa ja Kouvolassa. Vara-asema rakennettiin Huutokoskelle.

Tilapäissuojia tehtiin uusia ja kunnostettiin entisiä kaikissa ratajaksoissa.

Pitkäniemeen rakennettiin tavarasuojia ja laituri. Kotkan tavarasuojan työt saatiin valmiiksi. Tavarasuojien rakentaminen Karkkuun, Soinlahteen, Kauppilanmäkeen, Porokylään, Siulinjärvelle ja Taavettiin jatkuu vielä. Yöpymistalot Lappeenrantaan ja Kontiomäelle valmistuivat. Ruokailuhuone Hy-

Rataosasto. rynsalmelle, Tampereelle ja Haapamäelle rakennettiin. Lohjalla järjestettiin veturitalille autojen korjauspaja. Kouvolaan ja Tampereelle rakennettiin auttalli, joka työ kuitenkin vielä jatkuu. Kivihiilen antolavat tehtiin Toijalaan, Pieksämäelle ja Tampereelle. Polttoturpeen ja halkojen antolavat rakennettiin Haapamäelle ja Kemiin. Hämeenlinnaan tehtiin kalustovaja. Polkupyöräsuojia rakennettiin Hämeenlinnaan, Kilon, Kauklahteen, Kirkkonummelle, Rekolaan, Korsoon ja Järvenpäähän. Halkolaiturit järjestettiin Pasilaan, Keravalle, Jyväskylään ja Lylyyn. Seinäjoelle rakennettiin kenttäkäymälä, Mikkeliin ja Turkuun tavalliset käymälät. Ohenmäen seisakkeelle tehtiin laiturit. Riihimäelle rakennettiin laskukuoppa. Jyväskylään tehtiin kuonalava ja tuhkasäiliö. Malmille rakennettiin palokaivo. Alavuden asemalle tehtiin vesiviskuri. Pieksämäelle rakennettiin 5 kpl likakaivoja. Epilään tehtiin kuormauslaituri. Hankoon rakennettiin kuonauskuoppa.

Valtionrautateiden hallintorakennuksen helmikuun ilmahyökkäyksissä saamia pommitusvaurioita ruvettiin heti pommitusten lakattua korjaamaan. Rautapeltinen vesikatto saatiinkin väliaikaiseen kuntoon, joten rakennuksen suurempi turmeltuminen estyi. Lopullinen korjaus lykkääntyi tarveaineiden puutteessa.

Rauhan tultua voitiin ryhtyä muihin korjaustöihin. Vuoden loppuun mennessä saatiin rautatierakennusosaston kaikki huoneet asuttavaan kuntoon, samoin toisilta osastoilta parikymmentä huonetta. Kolme sortunutta välikattoa valettiin uudestaan, samoin kunnostettiin suuri määrä vesi- ja viemärijohtoja sekä sähköjohtoja.

Helsingin ratapihalla tuhoutuneen asetinlaiterakennuksen korjaustyöt pantiin alulle, samoin Kaisaniemen puiston väestönsuojan sisustustyöt, joista kattoholvi saatiin muuratuksi ja eristetyksi.

Rakennusten, radan, siltain ja muiden laitteiden kunnossapito ja uudistus sekä laajennukset. Aikaisemmin aloitettu varastosuojan rakentaminen Oulussa saatiin loppuun suoritetuksi. Haapajärvellä ja Joensuussa laajennettiin tavara-suojia. Vaasan varastorakennukseen tehtiin 2 kpl paloväliseiniä. Vihannin asemarakennuksessa laajennettiin postitoimistoa. Oulun varikon toimistorakennuksessa suoritettiin sisustustöitä ja ne jatkuvat vielä. Pieksämäellä aloitettiin vaunukorjauspajan yhteyteen rakentaa vaunujen puuosien korjausosasto. Tampereella jatkettiin halkolaiturien tekoa. Alavudella tehtiin uusi halkolaituri. Kouvolassa rakennettiin vaunujen pesuallasta ja työ jatkuu vielä. Vaskiluodossa suoritettiin Porvarin saarella öljyjohtoon oikaiseminen. Matkustajalaituria jatkettiin Kannuksessa, Pieksämäelle ja Peipohjaan tehtiin lisälaiturit. Kontiomäellä jatkettiin aikaisemmin aloitettua laiturin rakentamista ja työ jatkuu vieläkin.

Tavanmukaisia ratapihalaajennuksia suoritettiin viime vuonnakin useilla ratapihoilla kuten Kauklahdessa, Turussa, Huttulassa, Jyväskylässä, Tampereella, Vaasassa, Vehmaisissa, Kuivaniemellä, Oulussa, Kellössä, Tuirassa, Iissä, Hirvinevalla, Tervolassa, Kemissä, Koivun pysäkillä, Rovaniemellä, Torniossa, Joroisissa, Kuopiossa, Pieksämäellä, Iisvedellä, Kontiomäellä, Pussassa, Kotkassa, Vainikkalassa ja Simolassa. Paulautetulla alueella suoritettiin ratapihalaajennuksia Antreassa, Ensossa, Haukkavaarassa ja Kalalammella.

Riihimäellä rakennettiin keskuvankilalle pistoraide, samoin Brödtorpissa merivoimille. Jyväskylän—Leppäveden välillä rakennettiin pistoraide asevarikon alueelle. Vaasan konepajalle tehtiin työraide. Sotkan kuormausalueella kiskotettiin raide uudelleen. Lievestuoreella rakennettiin puolustusvoimille myös pistoraide. Hyrynsalmella järjestettiin kolmioraide veturien ympäriajoa varten. Vesangan—Jyväskylän välille Köhniöön rakennettiin sivuutusraide. Jyväskylään tehtiin halkolaiturin yhteyteen korjausraide.

Liikenneturvallisuuden kannalta olisi ollut välttämätöntä suorittaa kiskonvaihtoja usealla rataosalla. Tarveaineiden puutteen takia oltiin tilaisuudessa

vaihtamaan kiskot vain pääasiallisesti Tampereen—Seinäjoen välillä km 289— km 346 eri kohdissa yhteensä 34,691 km uusiin 30 kg/m kiskoihin. Samoin vaihdettiin Iisalmen—Ylivieskan radalla km 716 kohdalla Ylivieskan kautta luettuna uusiin 30 kg/m kiskoihin 1.25 km raidetta. Kaksoisraiteen työ aloitettiin Okeröiden—Lahden välillä tekemällä sinne työraide, samoin Lemppälän—Kuljun välille.

Uusien siltojen rakennuksia ei viime vuonna suoritettu. Etumaksuina siltöjen hankinnoista suoritettiin Siikajoen, Temmeksen ja Lestijoen silloista yhteensä noin 4,600,000:—, mutta varsinaiset työt ovat alkamatta.

Tasoristeilyjen turvaamiseksi suoritettiin eräitä töitä Närvilän ylikäytävällä lähellä Kokkolaa ja samoin Haukiputaalla olevalla ylikäytävällä. Yhteisiä rautatie- ja maantiesiltoja vartioitiin Haukiputaalla, Iissä, Kuivaniemellä, Simossa, Kemissä, Raumonjoella, Aapajoella, Tengeliönjoella, Ounaskoskella, Suutarinkorvassa, Kyrönsalmella ja Vaalassa.

Huonerakennuksien laudoituksia on suoritettu pienemmässä määrin kaikissa ratajaksoissa. Mainittakoon vielä, että työkoneita on hankittu jäähöylä ja betoninsekoittaja 7. ratajakscon.

Turvallisuuslaitteet. Sodan aiheuttamista vaikeuksista huolimatta loppuun-suoritettiin seuraavien 13 uuden turvalaitoksen rakennustyöt: Kemijärven vaihde- ja opastinturvalaitos ohikulkevia junia koskevine asemasuojastuksineen, Tornion opastinturvalaitos (etelätulosuunta), Oulun etelätulo- ja lähtösuunnan vaihde- ja opastinturvalaitos, Haukiputaan vaihde- ja opastinturvalaitos suojastusyhteyksineen läheisen rautatiesillan tieliikenteen turvaamista varten, Oriveden pohjoistulosuunnan opastinturvalaitos, Sievin pohjoistulosuunnan, Turun öljysataman erkanemisvaihteen, Hajalan itätulosuunnan, Okeröiden länsitulosuunnan, Suolahden vanhan aseman tulosuunnan, Kallilahden länsitulosuunnan, Sukevan pohjoistulosuunnan ja Auran pohjoistulosuunnan vaihde- ja opastinturvalaitokset. Viimeksimainitun yhteyteen rakennettiin huonojen näköalasuhteiden johdosta kiinteä junanlähetys- ja junansiirto-opastin.

Huomattavia turvalaitoksien täydennyksiä ja uudistuksia suoritettiin 6 liikennepaikalla m. m. Oulunkylässä, jonka pohjoispään asetinlaitteeseen lisättiin Herttoniemen tulosuunnan kulkutiet ja Malmin lähtösuunnan pääkulkutie, Hikiällä, jonka vanhentunut vaihde- ja opastinturvalaitos kokonaisuudessaan uusittiin ja täydennettiin keskitetyin pääraidevaihtein, Pitkälähdessä, jonka etelätulosuunnan vanhentunut turvalaitos uudistettiin ja Pasilassa, jossa järjestelyopastinlaitosta täydennettiin.

24 liikennepaikalle rakennettiin uudet varmistuslukkolukituslaitokset, joista 5 ilmaisinelaittein lukitusten valvontaa varten. Sitäpaitsi täydennettiin mainittunlaisia laitoksia 7 liikennepaikalla.

Maantie- ja junaliikenteen turvaamiseksi rakennettiin Haukiputaan rautatiesillalle pääopastimista ja suojastuksesta riippuvainen tiepuomilaitos valo-opastimineen. Uusi tiepuomilaitos rakennettiin myös Kausalan aseman läntiselle ylikäytävälle, jota paitsi Viialan tiepuomilaitos uusittiin ja varustettiin sähkövalaistuksella, joka asennettiin myös Oulunkylän ja Keuruun tiepuomilaitoksiin.

Uutisrakennustöiden yhteydessä asennettujen sähkövalaistusten lisäksi varustettiin Pieksämäen, Karjaan, Viialan ja Pietarsaaren siipiopastimet sähkövalolla, joten kaikkiaan 45 siipiopastinta sai vuoden kuluessa sähkövalon.

Kertomusvuoden kuluessa ajettiin 67 tiepuomia rikki ja aukiajettiin n. 60 lukittua vaihdetta, täten huolestuttavassa määrin vaarantaen junaturvallisuutta ja huomattavasti vaikeuttaen uutisrakennus- ja korjaustöitä.

Puutarhat ja istutukset. Vuonna 1944 oli valtionrautateillä puistoja ja istutuksia kaikkiaan 404 liikennepaikalla. Sodan johdosta oli kulunut vuosi puutarhatoiminnalle epäedullinen. Uusia puistoja ei kertomusvuonna tehty. Välttämättömät korjaus- ja muutostyöt saatiin suoritetuiksi.

Rataosasto.

Keskustaimistossa Hyvinkäällä on suurimmaksi osaksi kasvatettu istutukseen käytetyt koristepuut ja -pensaat, perennakasvit, kesäkukkien taimet, kukkasipulit sekä omenapuut ja marjapensaat. Keskustaimistossa on suoritettu kasvien pistokas-, siemen-, taivukas- y. m. monistuksia. Varataimistoille on siten voitu lähettää puolivalmista tavaraa edelleen kasvatettavaksi.

Keskustaimistossa työskenteli koko vuoden puutarhuri, 1 hevosestämies, 1 lämmittäjä, 2 puutarhamiestä ja 3 naispuutarha-apulaista. Kesä—heinäkuulla oli työntekijöitä 20 henkilöä tammikuulla vain 7 henkilöä.

Taimistojen yhteinen tuotanto oli viime vuonna seuraava: 4,464 kpl erilaisia puita ja pensaita, 82,736 kpl kukkia ja 116 kg heinän siementä.

Ratateknillisen toimiston työt.

Sillanrakennusjaosto:

Terässillat: Työpiirustuksia uusiksi terässilloiksi ei vuoden kuluessa ole jaostossa tehty. Yleispiirustuksia on sen sijaan laadittu Pohjois-Suomen sotateimissa hävitettyjen siltojen uudelleen rakentamiseksi. Niistä mainittakoon Iijoen, Kiiminginjoen, Kuivajoen, Simojoen ja Kemi—Vähähaaran sillat. Sillanrakennusjaoston puolesta on valvottu uusien terässiltojen tarkastus ja vastaanotto eri konepajoissa. A. Ahlström O/Y:n konepajalla Varkaudessa on vuoden kuluessa valmistettu seuraavat levysillat: 3-aukkoinen gerbersilta jm = 14.00 + 33.00 + 14.00 m, 3 kpl 22.20 m:n ja 1 kpl 26.00 m:n jännemittaisia siltoja. Kone- ja Silta O/Y:n konepajalla Helsingissä on valmistettu seuraavat terässillat: levysillat jm = 17.00 m 1 kpl, jm = 22.0 m 2 kpl, jm = 26.00 m 1 kpl, ristikkosillat jm = 32.70 m 1 kpl sekä 1 kpl dip-palkkisillat jm = 16.72 m. Valtionrautateiden Pasilan konepaja on valmistanut veturinkääntöpöydän, pituus 20 m. Suurin osa edellämäinittuista silloista on sijoitettu tai varattu väliaikaisiksi rautatiesilloiksi Pohjois-Suomen radankorjauksille.

Rautabetonisillat: Työpiirustukset kustannuslaskelmineen on laadittu Hiihtolan ja Kotkan ylikulkusillat. Siltoja ei ole rakennettu.

Huonerakennukset ja väestönsuojat: Rakennustyöt rautatien asuntotaloilla ovat olleet seisauksissa melkein koko vuoden. Loppupuolella vuotta aloitettiin työt Porin ja Tampereen asuntokasarmeilla, joihin laadittiin sillanrakennusjaostossa rakennepiirustuksia ja käytiin tarkastamassa työn suoritusta paikan päällä. Väestönsuojain suunnittelu ja rakennustöiden teknillinen valvonta on aiheuttanut jaostolle paljon työtä. Väestönsuojapiirustuksia on laadittu Elisenvaaran, Joensuun ja Lahden asemille, Helsingin konepajalle 4 kpl, Kaisaniemen kalliosuoja sekä tyyppipiirustukset 400 ja 200 henkilön väestönsuojoihin. Vuoden aikana rakennettiin tai aloitettiin rakentaminen seuraavissa paikoissa: Helsingin konepajalla 2 suojaa, Kaisaniemessä, Hyvinkäällä, Riihimäellä, Lahdessa, Kouvolassa, Pieksämäellä, Joensuussa, Elisenvaarassa, Turussa, Oulussa ja Kemissä.

Edellä mainittujen töiden lisäksi on jaostossa tarkastettu ja annettu lausuntoja yksityisten suunnittelemista korkeajännitysjohtojen risteilyistä ja ylikulkusilloista eri rataosilla. Myös on laadittu piirustuksia rumpujen kattamiseksi ja suunnitelmia eräitten rautatiesiltojen varustamiseksi kannella maantieliikennettä varten y. m.

Ratapihajaostolle muodostui kulunut toimintavuosi sangen kohtalokkaaksi ja synkäksi. Helmikuun 6—7 päivinä tapahtuneissa pommituksissa yksi piirustussali tuhoutui kokonaan, toinen turmeltui tulen ja veden vaikutuksesta ja yhdessä huoneessa vesi aiheutti pahoja vaurioita, minkä kautta suuri määrä korvaamattomia asiakirjoja ja piirustuksia joutui tuhon omaksi. Kaikki pelastettavissa olevat piirustukset olivat likomärät ja oli ne kaikki kuivattava. Kuluu vuosikymmeniä ennenkuin piirustukset nykyisen henkilökunnan avulla voidaan välityönä saada uudelleen piirretyiksi ja täydennetyiksi ja arkisto jälleen auttavaan kuntoon. Vaikeuksia lisäsi vielä se, että ratateknillinen toimisto maaliskuun 23 ja lokakuun 13 päivien välisenä aikana oli evakoituna Torholaan Oitin aseman lähelle, missä sen käytettävissä olevat huoneistot

olivat ahtaat, pimeät ja kylmät, ja kun piirustusten jäljentämismahdollisuuksia ei voitu aikaansaada, oli ne lähetettävä edestakaisin Helsinkiin jäljennettäväksi. Kaikista vaikeuksista huolimatta jaosto kuitenkin ehti käsitellä saman määrän asioita kuin edellisinkin vucsinä. Niinpä ratapihajaostossa on käsitelty 102 ratapihojen raiteistojen laajentamista ja parantamista koskevaa asiaa ja 13 yksinomaan polttoaineiden antoon kohdistuvaa parannussuunnitelmaa ja niitä varten laadittu tarpeelliset piirustukset ja kustannusarviot. Muilta valtion laitoksilta on käsiteltäväksi saapunut 13 raide-ehdotusta, jotka kuitenkin samoin kuin yksityistenkin jättämät raidesuunnitelmat useimmissa tapauksissa oli kokonaan uudelleen laadittava. Vuoden kuluessa käsiteltyjen yksityisten raidesuunnitelmien lukumäärä oli 53.

Kertomusvuoden aikana käsiteltiin 17 asemakaavaa, 13 katu- ja tiekysymystä, 132 aluekysymystä, 62 rakennuskysymystä, 5 vesi-, viemäri- y. m. johdotoja koskevaa kysymystä sekä 13 rataa ja vaihteisiin kohdistuvaa asiaa.

Sitäpaitsi on laadittu yleisluontoisia piirustuksia, karttoja, taulukkoja, suoritettu piirustusten suurennuksia ja pienennyksiä, jäljennöksiä y. m. s.

Huonerakennusjaostossa on vuoden 1944 aikana laadittu 230 pääpiirustusta ja 152 erikoispiirustusta. Vanhojen normaalipiirustusten mukaan on rakennettu 235 rakennusta, pääasiallisesti pienempiä asuintaloja, ulkokuoneita, vesitorneja, pumppuhuoneita, tavarasuojia, kellareita, varastovajoja, halkotyöläisten ruokailukojuja, autovajoja, parakkeja j. n. e. Vanhoille rakennuksille on tehty 40 muutospiirustusta. Uudisrakennukset koskevat pääasiallisesti asema- ja laituritaloja, asuinrakennuksia, ulkokuoneita, tavarasuojia, veturitaloja, korjauspajoja, polkupyöräsuojia, parakkeja, varistorakennuksia y. m. Yhteensä on v. 1944 rakennettu 506 huonetta ja 189 keittiötä, nimittäin 26 huoneen ja keittiön, 207 kahden huoneen ja keittiön, 6 kolmen huoneen ja keittiön ja 2 neljän huoneen ja keittiön asuntoa sekä 13 yöpymishuonetta. Sodan aikana takaisin vallatulle alueelle oli rakennettu 10 asuinrakennusta 39 perheelle sekä 71 sekalaista rakennusta. Näille tehtiin yhteensä 15 pääpiirustusta ja 19 erikoispiirustusta sekä käytettiin 87 normaalipiirustusta. Tämän lisäksi on huonerakennusjaostossa laadittu lukuisia ehdotuksia tulevia huonerakennuksia varten, joista huomattavimmat olivat Kuopion, Tampereen, Turun, Lahden, Oulun, Seinäjoen, Pieksämäen, Jyväskylän, Joensuun, Lappeenrannan asuntotalot, Oulun varistorakennus ja Hyvinkään konepajan kaikki rakennukset y. m. Lisäksi on tehty lukuisia luonnoksia tuleviin suunnitelmiin.

Turvalaitajaostossa laadittiin 35 liikennepaikan, 5 tienristeyksen ja 1 kääntösillan turvalaitoksen uudistus- ja täydennyssuunnitelmat. Tämän lisäksi jaostossa käsiteltiin 15 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erityisesti mainittakoon seuraavia turvalaitoksia koskevat suunnitelmat: Helsinki (asetinlaite II), Voikoski, Turenki, Kälviä, Sievi, Hajala, Okeroinen, Jyväskylä (asetinlaite II) ja Rajamäki.

Turvalaitosten käyttöä varten laadittiin 41 asemapiirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, niistä 22 kpl varmistuslukkolukituslaitoksia varten. Sitäpaitsi laadittiin Kemi—Veitsiluodon yhteisen rautatie- ja maantiesillan tiepuomilaitoksen sekä Pitkälähdän junailmoittimella varustetun tiepuomilaitoksen erikoisjohtosäännöt.

Jaostossa laadittiin vaihteiden aukiajoa koskeva rautatiehallituksen kiertokirje-ehdotus (N:o 17/2314, 23/11—44), koska junaturvallisuutta vaarannetaan mitä suurimmassa määrin ellei näitä vaihteiden ja erikoisesti *lukittujen* vaihteiden aukiajoja ryhdytä torjumaan.

Jaosto valvoi turvalaitetöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 50 erikoispiirustusta sekä tarpeellisia asetinlaitetilipiirustuksia 181 kpl. Uusia yleisiä rakennepiirustuksia valmistui sitävastoin ainoastaan 4 kpl, jaoston teknillisen henkilökunnan suurimman osan ollessa edelleen puolustuslaitoksen tehtävissä.

Raunoasto.

Sitäpaitsi jaosto huolehti asetinlaitetekoneistojen ja tärkeimpien erikoistarveaineiden tilaamisesta työpaikalle ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuksesta ja vastaanotosta. Sodan aiheuttamista olosuhteista johtuen vaikeutui kaikkien tarvikkeiden saanti huomattavasti, jotapaitsi kaikki hankinnat myöhästyivät melkoisesti.

Vuoden toiminnalle ovat yleensä olleet leimaa-antavina ne vaikeudet, jotka evakuointi aina aiheuttaa.

Geoteknilliset työt ja toimenpiteet. Kulunut vuosi oli kohtalokas geoteknilliselle jaostolle. Helmikuun alussa tapahtuneissa pommituksissa tuhoutuivat jaoston kaikki huoneet, laboratorio kojeistoinen, käsikirjasto ja joukko puolivalmiita työtuloksia, jotka koskivat sekä vasta suoritettuja kenttätöitä että kauemman aikaa kestäneitä, tieteellisempää laatua olevia tutkimuksia. Pääosa jaoston arkistosta alkuperäisine piirustuksineen oli aikaisemmin viety säilöön. Tänäkin vuonna oli kenttätöihin saatavissa oleva teknillinen ammattitaito ja työvoima puutteellinen. Suurimman osan kertomusvuotta jaoston toimisto oli sijoitettuna toiselle paikkakunnalle, missä olosuhteet olivat sen toiminnalle vähemmän suotuisat.

Osa vuoden kenttätöistä ja selvittelyistä koski sotatoimissa Karjalassa ja Pohjois-Suomessa hävitettyjen siltujen maatukia. Muista töistä, jotka olivat suoranaudessa yhteydessä sotaan, mainittakoon useat väestösuojien rakentamista varten suoritettut pohjatutkimukset. Sellaisia toimitettiin m. m. neljällä eri paikalla Helsingin konepajaa varten ja Kemiin rakennettavaa asuinrakennusta varten.

Eräitten asemien lisärakennuksia ja laajennuksia varten suoritetuista töistä mainittakoon Oulun ja Kemin uusien veturitallien sekä Peipohjan ja Ylivieskan siltapaikkojen pohjatutkimukset, joille silloille ulottuviksi ratapihat oli laajennettava. Haapamäen eteläpuolella toimitettiin selvittelyjä Ristimäen uutta laiturivaihdetta varten. Raudaskylän asema-alueella tutkittiin pohjavesisuhteita.

Pännäisten aseman pohjoispuolella tutkittiin mahdollisuuksia rautatie- ja maantieristeilyn järjestämiseksi eritasoiseksi, missä yhteydessä myöskin Purmojoen siltapaikka oli tutkimuksen kohteena. Samaa tarkoitusta varten suoritettiin tutkimuksia Ruukin aseman kohdalla.

Kahta suurehkoa kuivaussuunnitelmaa varten tutkittiin erinäisiä silta- ja rumpupaikkoja. Toinen tutkimus koski Raudaskylän itäpuolella olevia alueita, missä Aittorämeenojan ja Jauho-ojan joet oli perattava, toinen Matkun aseman seutuja, missä Koijoen siltapaikka ja Rautaojan ja Hallilanojan rumpujen paikat tutkittiin. Lisäksi tutkittiin erään kuivaushankkeen yhteydessä Kovjoen siltapaikka.

III. Rautatierakennukset.

Rautatierakennukset.

Vuonna 1944 jatkettiin rautatierakennusosaston toimesta Kontiomäen—Taivalkosken, Suolahden—Haapajärven, Oriveden—Jämsän ja Kemijärven—Sallan rautateiden rakentamista sekä aloitettiin työt Aitonevan ratarakennuksella. Kertomusvuoden lopulla tulivat rautatierakennusosaston alaisiksi myös Pohjois-Suomen radankorjaukset.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin eri rautatierakennuksilla ja muilla työmailla seuraavasti:

Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennus.

Kontiomäen—Taivalkosken lokakuussa 1934 aloitetulla radalla, jonka rakentaminen oli päätetty huhtikuun 20 päivänä 1934 rautatierakennuksista vuosi 1934—1938 annetulla lailla ja jonka pituus on 153 km, jatkettiin sodan tähden keskeytyneitä ja vuonna 1942 uudelleen aloitettuja töitä edelleen varsin rajoitetussa määrässä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1943 19 Pl. I: 6 v. 1942	mk	7,990,129: 45
» » 1943 19 Pl. I: 5	»	10,000,000: —
	Yhteensä	mk 17,990,129: 45
Käytetty vuonna 1944	mk	4,031,844: 65
Siirtyy vuodelle 1945	mk	13,958,284: 80

Suoritetut työt:

Vuoden aikana suoritettiin seuraavia korjaus- ja täydennystöitä:

Edellisenä vuonna kevättulvan vaurioittama Kalliokosken sillan, km 32, etelänpuoleinen maatuki korjattiin talven kuluessa.

Kontiomäen asemalle tehtiin valmiiksi ja päällystettiin iso kuormauslaituri tavarasuojan yhteyteen sekä rakennettiin uusi tavarasuojan toimistoineen. Lisäksi tehtiin vesiviskuri johtoineen ja talousvesijohdolle uusi pääjohto. Kuormausalueen tulotien runko valmistui.

Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.

Tällä radalla, jonka rakentaminen oli päätetty huhtikuun 20 päivänä 1934 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1934—1938 ja jonka pituus on 167 km, jatkettiin lokakuussa 1938 aloitettuja töitä rajoitetussa määrässä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1943 19 Pl. I: 6 v. 1942	mk	1,574,381: 95
» » 1943 19 Pl. I: 5	»	10,000,000: —
	Yhteensä	mk 11,574,381: 95
Käytetty vuonna 1944	mk	4,050,135: 70
Siirtyy vuodelle 1945	mk	7,524,246: 25

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Työt kohdistuivat pääasiallisesti Äänekosken aseman pohjoispäässä olevan leikkauksen lopulliseen kuntoon saattamiseen sekä asemalla suoritettaviin tasoitustöihin. Syksyllä suoritettussa raiteiden sorastuksessa kuljetettiin sora Laukaan sorakuopasta.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1944 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	v. 1944		vv. 1938—1944	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-aluetta	—	—	—	63 614: 95
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	—	—	5 714,5 m ³	81 878: 50
Siirretty maata ojista penkereisiin	302 m ³	11 150: —	22 552 »	303 266: 20
» » ojista syrjään	556 »	25 760: —	3 595 »	70 703: 50
» » leikkauksista penkereisiin	1 688 »	175 251: 70	174 704,5 »	6 782 350: 05
» » leikkauksista syrjään	4 355 »	162 843: 25	14 856 »	479 933: 35
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	137 »	3 425: —	88 369 »	2 187 444: 80
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla	—	21 955: 50	48 670 »	985 262: 10
Louhittu kalliota leikkauksista	36 »	3 972: —	10 330 »	1 220 014: 30
Säretty isoja maakiviä	633 »	14 441: —	37 405 »	1 084 768: 90
Tehty tukimuuria	164 »	12 300: —	347 »	39 039: —
» kivipäällystettä	—	—	1 163 m ²	31 500: —
» turvepeitettä	—	—	19 185 »	56 313: 40
» salaojaa	159 m	18 442: —	1 140 »	65 482: 85
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	8 658 m ³	1 268 415: 75	72 647 m ³	1 942 113: 80

*Rautatie-
rakennukset.*

Päällysrakenne. Sivuraidetta kiskotettiin Suolahdessa 781 m ja Äänekoskella 2,331 m. Vaihteita naulattiin 5 kpl.

Aitaukset ja tiet. Täydennystöitä suoritettiin maantien siirrolla pl 257 + 5 m ja Äänekosken aseman tuloteillä. Äänekoskella suoritettiin tasoitustöitä.

Huonerakennukset. Äänekoskella valmistui 3-perheen asunto ja autovaja.

Oriveden—Jämsän rautatierakennus.

Tällä radalla, jonka rakentaminen oli päätetty kesäkuun 3 päivänä 1938 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1939—1946 ja jonka pituus Olkkolan 7 km pituisine satama- ja Jämsänkosken 4 km pituisine tehdasratoinen on 66 km, jatkettiin marraskuussa 1938 aloitettuja töitä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1943 19 Pl. I: 5	mk 7,702,544: 10
Myönnetty vuodelle 1944 19 Pl. I: 5	» 15,000,000: —
Yhteensä	mk 22,702,544: 10
Käytetty vuonna 1944	mk 14,468,873: 95
Siirtyy vuodelle 1945	mk 8,233,670: 15

Suoritetut työt:

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Pengerrystöitä suoritettiin Oriveden ja Talviaisten liikennepaikkain välillä ja loppuvuodesta myöskin Talviaisten ja Länkipohjan välillä. Lisämaata kuljetettiin Oriveden ratapihalajennukselle Hirsilän soramäestä.

Rautatierakennuksella oli pengerrystöissä käytössä 2 kpl normaaliraiteen ja 4 kpl kapearaiteen vetureita, kaivinkone, konenosturi sekä 3 kpl ilmantäivistäjiä.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1944 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	v. 1944		vv. 1938—1944	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-alue	—	35 333: 50	—	177 972: 45
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	354 m ³	11 590: —	23 515,9 m ³	464 227: 95
Siirretty maata ojista penkereisiin	1 049 »	44 920: 80	50 860 »	1 169 609: 85
» » » syrjään	667 »	21 153: —	7 247 »	147 296: 55
» » leikkauksista penkereisiin	14 905 »	1 246 222: 10	449 572 »	20 014 588: —
» » leikkauksista syrjään ..	3 845 »	199 234: 50	16 911 »	478 075: 80
Tuotu lisämäättä penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	698 »	56 336: 45	59 584 »	998 572: 45
Tuotu lisämaata penkereisiin normaaliraiteen junilla	15 024 »	1 034 103: 40	36 399 »	2 310 902: 70
Louhittu kalliota ojista	—	—	1 331,5 »	139 348: 90
» » leikkauksista	7 179,6 »	1 394 300: 25	152 038,1 »	15 915 836: 85
Säretty isoja maakiviä	1 148 »	56 010: 50	35 112,5 »	1 371 892: 85
Tehty puualustaa	—	—	10 m ²	23 635: 20
» tukimuuria	447 »	48 456: —	730 m ³	128 658: 75
» kivipäällystettä	36 m ²	4 512: —	9 366,5 m ²	383 580: —
» turvepeitettä	—	476: —	29 136 »	105 050: 15
» salaojaa	—	—	260 m	136 365: 65
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa normaaliraiteen junilla	1 800 m ³	97 154: 35	4 115 m ³	361 463: 90

Rummut ja ratasillat. Kahdella rummulla jatkettiin töitä. Venetjoen sillan, km 2, rautaosat, jännemitaltaan 12.0 m, asennettiin ja Sulkusalmen 22.0 + 26.0 + 22.0 m jännteisen levysillan, km 9, rautaosat hankittiin ja varastoitiin.

Huonerakennukset. Kemijärven—Sallan rautatierakennukselta siirtyneiden ja sotapalveluksesta vapautuneiden työntekijäin kireän asuntotilanteen helpottamiseksi pystytettiin n. 50 perhettä varten parakkiasunnot, sekä kaksi asuinrakennusta, kumpikin 4 perhettä varten, rakennettiin, ja kuuden samanlaisen perustamistyöt aloitettiin.

*Rautatie-
rakennukset.*

Kemijärven—Sallan rautatierakennus.

Tällä Moskovan rauhansopimuksessa vuonna 1940 rakennettavaksi määrättyllä, 86.4 km pituisella radalla ja sen jatkolla täydennettiin ja valmistettiin lopulliseen kuntoon vielä jossain määrin keskeneräisiä töitä, kunnes syyskuun alussa työt sotilaallisen tilanteen muuttuessa keskeytettiin ja työvoima sekä varastot evakuoitiin.

Seuraavat kuukaudet muodostuivat Kemijärven—Sallan radalle kohtalokkaiksi, sillä suuri osa valmiiksi saadusta työstä joutui saksalaisen sotilasjohdon perusteellisen hävitystyön kohteeksi. Kaikki sillat räjäytettiin, samoin laajassa mitassa raide, ja huonerakennukset poltettiin.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1943 19 Pl. I: 6	mk 18,842,663: —
Myönnetty vuodelle 1944 19 Pl. I: 6	» 16,600,000: —
Yhteensä	mk 35,442,663: —
Käytetty vuonna 1944	mk 23,024,629: 65
Siirtyy vuodelle 1945	mk 12,418,033: 35

Lisäksi oli käytettävänä tileissä:

Määrärahan säästö vuodelta 1943 9 Pl. V: 2	mk 16,353,840: 65
Käytetty vuonna 1944	» 10,133,454: 65
Määrärahan säästö vuodelle 1945	mk 6,220,386: —

Suoritettut työt:

Kertomusvuoden alusta oli rata jatkoineen luovutettu valmiitten ratojen haltuun, ja jäivät rautatierakennukselle vain eräät keskeneräiset tai vielä suoritamattomat rakennustyöt.

Pengerrystyöt ja raidesoran kuljetus. Salmivaaran ja uuden valtakunnanrajan välillä keskeneräiset penkereet täytettiin ja sorastus suoritettiin.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu v. 1944 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	v. 1944		vv. 1940—1944	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
<i>Pengerrystyöt:</i>				
Raivattu rata-alueita	—	—	338 ha	566 727: 50
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	826 m ³	42 665: —	24 345 m ³	623 077: 70
Siirretty maata ojista penkereisiin	483 »	14 490: —	94 697 »	2 400 790: —
» » » syrjään	—	—	47 603 »	1 036 319: 50
» » leikkauksista penkereisiin	—	63 808: 30	1 000 981 »	59 569 788: 10
» » leikkauksista syrjään	96 »	53 818: —	156 248 »	8 451 371: 80
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	—	—	98 499 »	3 612 325: 70
Tuotu lisämaata penkereisiin normaali- raiteen junilla	44 744 »	1 929 464: 20	1 075 698 »	52 549 723: 10
Louhittu kalliota ojista	—	—	242 »	55 685: —
» » leikkauksista	150 »	110 657: 70	116 717 »	24 605 049: 45

Rautatie-
rakennukset.

Työlaji	v. 1944		vv. 1940—1944	
	Paljous	Kustannus, mk	Paljous	Kustannus, mk
Säretty isoja maakiviä	—	—	38 802 m ³	2 307 914: 10
Tehty tukimuuria	—	54 685: 90	3 978 »	719 149: 90
» kivipäälystettä	5 674 m ²	395 725: 70	21 212 »	1 500 309: 95
» turvepeitettä	—	—	4 824 »	24 220: 50
» salaojaa	329 m	82 510: —	867 m	199 075: —
<i>Sorastus:</i>				
Kuljetettu raidesoraa ilman normaali- raiteen junia	—	—	291 m ³	31 692: —
Kuljetettu raidesoraa normaaliairaitteen ju- nilla	21 475 m ³	2 989 644: 15	315 925 »	18 797 770: 85

Rummut ja ratasillat. Kuoppasojan alikulkusillalle asennettiin 17 m jäntei-
nen levykannattaja.

Aitaukset ja tiet. Kahden ylikulkusillan työt ja kahden kansirakennetyöt
aloitettiin.

Kostamon kylätien maatyöt suoritettiin loppuun. Isokylän liikennepaikan
tulotielle tuotiin tarvittavat pengermassat. Kursussa, Lakijängällä, Märkä-
järvellä, Kuoppasojalla, Pekelojalla ja Kellošelässä jatkettiin tiensiirtotöitä.
Kursun ja Salmivaaran liikennepaikoilla suoritettiin tasoitustöitä.

Huonerakennukset. Kemijärvellä valmistuivat kolme 4-perheen asuin-
rakennusta ja yöpymiskoti sekä tarvittavat saunat, ulkokuonerakennukset ja
kellarit.

Pajulammen liikennepaikan rakennusten valmistavat työt aloitettiin.
Isokylässä valmistuivat laituritupa ja kaksi ulkokuonerakennusta sekä
sauna. Kellari ja yleinen käymälä olivat rakenteilla.

Joutsijärvellä valmistui pumppuhuone vedenantolaitteineen.

Kursussa valmistui ulkokuonerakennus.

Salmivaarassa valmistuivat sauna, ulkokuonerakennus ja yleinen
käymälä.

Märkäjärvellä valmistuivat 4-perheen asuinrakennus, ulkokuone-
rakennus ja vesitorni.

Kolmesta radan varteen rakennettavasta ratavartijan asunnosta valmis-
tuivat Mäntyvaaran ja Rajalan asunnot ulkokuonerakennuksineen, ja Kuusi-
vaaran ratavartijan asunnon työt aloitettiin.

Aitonevan ratarakennus.

Suo-Oy-nimisen toiminimen tekemästä anomuksesta kulkulaitosten ja yleis-
ten töiden ministeriön suostuttua huhtikuun 26 päivänä 3.5 km pituisen radan
rakentamiseen erkanemisratapihoineen Kortteen ja Kihniön liikennepaikkojen
väliltä km:ltä 448 + 400 m anojan polttoturvesuolle Aitonevalla aloitettiin
rakennustyöt toukokuussa 1944.

Radan rakentamisen ehdoiksi oli m. m. asetettu, että Suo-Oy huolehtii työ-
voiman hankkimisesta työmaalle, yksin vastaa kaikista haararataa, sen liikenne-
paikkoja, laitteita ja muita tarpeita varten tarvittavan maa- ja vesialueen
pakkolunastamisesta, rata-alueen aitaamisesta, haitoista, vahingoista ja muista
sellaisista suorituksista, eli kaikista pakkolunastusmenoista, olkoot ne mitä laa-
tua tahansa, sekä suorittaa puolet radan rakennuskustannuksista.

Varojen käyttö:

Myönnetty vuodelle 1944 19 Pl. I: 7	mk	4,965,000: —	<i>Rautatie- rakennukset.</i>
Suo-Oy:n osuus	»	4,965,000: —	
Yhteensä	mk	9,930,000: —	
Käytetty vuonna 1944	»	5,401,568: 70	
Siirtyy vuodelle 1945	mk	4,528,431: 30	

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Vuoden 1944 aikana on pengerrystöitä suoritettu seuraavasti:

Työlaji	Paljous	Kustannus, mk
Raivattu rata-alueita	5,9 ha	78 075: —
Kaivettu maata laskuojista ja purojen siirroista	1 220 m ³	41 844: —
Siirretty ojista penkereisiin	3 286 »	224 683: 50
» » » syrjään	7 264 »	246 884: —
» » leikkauksista penkereisiin	360 »	34 001: 75
» » » syrjään	873 »	36 337: —
Tuotu lisämaata penkereisiin ilman normaaliraiteen junia	1 276 »	51 040: —
» » » normaaliraiteen junilla	23 761 »	1 390 605: 80
Louhittu kalliota ojista	50 »	6 600: —
» » leikkauksista	1 050 »	133 086: —
Säretty isoja maakiviä	1 295 »	107 862: —
Tehty kivipäällystettä	10 m ²	500: —

Rummut ja ratasillat. Kolme rumpua ja yksi betonikantinen silta va. = 3.0 m rakennettiin.

Päällysrakenne. Raidetta naulattiin 5.6 km sekä vaihteita 11 kpl.

Väliaikaisia asuntoja tehtiin työnjohdon ja työntekijäin tarvetta varten.

Pohjois-Suomen radankorjaukset.

Sotatoimien Pohjois-Suomen rataverkolle kertomusvuoden syksyllä aiheuttamat hävitykset ja vauriot ovat erittäin suuret ja osittain vaikeasti korjattavat. Näitä on kaikilla rataosilla Oulun pohjoispuolella sekä Vaalan—Kontiomäen—Hyrynsalmen rataosalla. Suurimpina ovat hävitykset kohdistuneet siltoihin, joita on hävitetty yli puolentoista sadan, joukossa eräitä maamme suurimpia rautatiesiltoja, mutta myös radan päällysrakennetta, huonerakennuksia, erilaisia rautatielaitteita ja viestiyhteyksiä on hävitys kohdannut.

Hävitetyn rataverkon väliaikaiseen liikennekuntoon saattamiseen ryhdyttiin armeijan radankorjausmuodostelmien toimesta viipymättä, t.s. lokakuun alussa, ja voitiin liikenne Kiiminginjoen 25.0 + 45.0 + 25.0 m jänteisen sillan valmistuttua väliaikaiseen kuntoon ulottaa Haukiputaan asemalle marraskuun 3 päivänä ja Iin asemalle jo saman kuun 6 päivänä, johon mennessä myös viisi muuta pienempää siltaa oli valmistunut sekä vaurioitettu raide korjattu. Työt tärkeimmillä silloilla Iin ja Kemin välillä, lähinnä Iijoen 10.0 + 80.0 + 80.0 + 10.0 m, Kuivajoen 18.0 + 30.0 + 18.0 m ja Simojoen 45.0 + 73.0 m jänteillä silloilla aloitettiin.

Vaalan—Kontiomäen suunnalla valmistui liikennekuntoon kolme pienehköä siltaa Oulujärven pohjoispuolella sekä Kiehimänjoen 84.0 m jänteisen sillan viereen väliaikainen silta, jonka jälkeen liikenne Pohjanmaan ja Savon ratojen välillä voitiin aloittaa marraskuun 11 päivänä. Kalliokosken 13.0 + 48.0 + 48.0 + 13.0 m jänteisen sillan korjaus Hyrynsalmen suunnalla km:llä 32 aloitettiin.

Armeijan marraskuussa tapahtuneen kotiuttamisen jälkeen on rataverkon korjaustöitä suoritettu rautatierakennusosaston toimesta joulukuun alusta, vuoden viimeisinä viikkoina etupäässä jatkamalla jo aloitettuja töitä tärkeimmissä työkohteissa. Radankorjausmuodostelmien kotiuttaminen ja uuden orga-

nisation luominen aiheutti kuitenkin usean viikon viivästymisen korjaustöissä, kun uuden työvoiman ja erilaisten työvälineiden ja tarvikkeiden saanti tuotti aluksi suuria vaikeuksia. Mainitusta syystä ei mainittavia tuloksia vuoden lopulla enää voitukaan saavuttaa.

Pohjois-Suomen radankorjauksia on suoritettu v. 1944 toisessa lisämenoarviossa 19 Pl. I: 9 kohdalla tarkoitukseen myönnetyllä 100 milj. markan suuruisella määrärahalla, joka kuitenkin miltei kokonaisuudessaan siirtyi käyttämättömänä seuraavalle vuodelle.

Rautatietutkimukset.

Rautatietutkimukset.

Tutkimuksiin oli käytettävissä varoja v. 1944:

Varsinaisia tutkimusmäärärahoja siirtyi vuodelle 1944 mk 529,228: 50. Erinäisten toiminimien ja Tampereen kaupungin myöntämiä varoja Tampereen—Kyrösjärven ratasuunnan tutkimiseksi oli jäljellä mk 10,012: 70, sekä Kyrösjärven—Parkanon ratasuunnan tutkimiseksi 800,000:—, jotka käytettiin kokonaan. Vuoden kuluessa käytettiin varoja ratatutkimuksiin kaikkiaan mk 1,060,027: 75.

Suoritetut tutkimukset:

Kyrösjärven—Parkanon rautatietutkimus.

Edellisenä vuonna suoritettulla tutkimuksella päättyivät Lielahdesta Kyrösjärven eteläpään tutkitun ratalinjan vaihtoehtoiset suunnat Kyröskoskelle ja Viljakkalaan. Kertomusvuoden aikana jatkettiin kyseellisten linjojen täyskoneellista tutkimista edelleen Kyrösjärven molemmin puolin Lapinnevan kautta Parkanoon, ja valmistuivat maastotyöt vuoden lopulla.

Simpeleen—Parikkalan yhdysrata. Vuoden loppupuolella tutkittiin tämä ratasuunta puolikoneellisesti. Eronen vanhasta radasta noin kilometrin verran Simpeleen aseman itäpuolelta rata kääntyy koilliseen ja tulee Simpeleen—Parikkalan maantien varteen Koitsanlahden kohdalla. Ylitettyään tien mainitun kylän pohjoispuolella rata kaartuu uudelleen koilliseen ja ylittää Joukionsalmen vajaan kilometrin päässä edellämainitusta tiestä länteen. Salmen toisella rannalla rata risteää taas saman tien sekä kulkee Argusjärven ja Sammallammen välitse Parikkalan asemalle. Tutkitun radan pituus on 19.2 km.

Kauklahden—Lohjan, Huopalahden—Ojakkalan ja Huopalahden—Selkin ratasuunnat.

Kauklahden—Lohjan ratasuunnalla suoritettiin puolikoneellinen tutkimus vuoden lopulla. Tutkittu linja lähtee Kauklahdesta, Kauklahden—Veikkolan maantien varteen sen eteläpuolelle kaartaen ja kulkee, yleissuuntanaan luoteinen, tiestä erottuaan Lapinjärven eteläpäitse. Sieltä rata jatkuu Saarilammen sivuitse Karhujärven pohjoispäähän ja seuraa sitten Risumäenjoen laaksoa Näsbyhyn, josta rata kääntyy länteen, aluksi samaa jokinotkoa myöten kulkien, ja yhtyy Hyvinkään Hangon rataan 2.1 km ennen Lohjan asemaa.

Tämän erittäin vaikeamaastoisen ja kalliin ratasuunnan pituus on 32.5 km, johon tulee lisää muutostyöt Lohjalla, kun joudutaan rakentamaan ratapiha uuteen paikkaan.

Huopalahden—Ojakkalan ratasuunta suunniteltiin topografikartalla sekä silmämääräisesti maastossa. Se kulkee Huopalahdesta Pitkäjärven pohjoispäitse Luukijärvelle ja edelleen Saarijärven ja Salmijärven koillispuolitse päätyen Ojakkalan asemalle. Ratasuunnan pituus on 34 km.

Huopalahden—Selkin ratasuunnalla suoritettiin tutkimustyöt kertomusvuoden lopulla ja saatiin ne pääasiallisesti valmiiksi. Puolikoneellisesti tutkittu suunta kulkee alkumatkallaan Huopalahdesta Hämeenkyliän asutusalueen poh-

joispuolitse Vähälammille. Rata seuraa siellä puronuomia tullen Lepsämänjoen laaksoon. Yli-Lepsämässä rata eroaa mainitusta jokilaaksosta sen länsipuolella ja suoraan kulkien se yhtyy Hyvinkään—Hangan rataan Selkin liikennepaikan koillispuolella. Tämän edellisiä jonkinverran helpompaa maastoa kulkevan rata-suunnan pituus on 34.2 km.

Vuonna 1944 käynnissä olleisiin rautatierakennuksiin niiden aloittamisesta lukien käytetyt rahamäärät, täysiksi markoiksi tasoitettuina, ja rautatietutkimuksiin vuonna 1944 käytetyt varat ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Vuosi	Kontio- mäki—Tai- valkoski	Suolahti— Haapajärvi	Orivesi— Jämsä	Kemijärvi —Salla	Aitonevan rataraken- nus	Pohjois-Suo- men radan- korjaukset	Yhteensä
1934	2 017 109						2 017 109
1935	9 611 692						9 611 692
1936	10 521 163						10 521 163
1937	9 712 299						9 712 299
1938	12 450 915	1 601 382	491 053				14 543 350
1939	29 912 353	10 081 576	11 861 449				51 855 378
1940	4 443 702	6 333 869	16 931 281	75 023 169			102 732 021
1941	3 867 966	5 027 573	19 759 320	173 277 878			201 932 737
1942	5 391 173	6 348 928	19 493 313	111 279 359			142 512 773
1943	6 373 486	6 333 637	12 097 374	86 576 931			111 381 428
1944	4 031 845	4 050 136	14 468 874	23 024 630	5 401 569	2 883 980	53 861 034
	98 333 703	39 777 101	95 102 664	469 181 967	5 401 569	2 883 980	710 680 984
Rautatietutkimukset v. 1944							1 060 028
							711 741 012

IV. Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.

Veturit. Vuoden kuluessa valmistettiin ehdotus uutta tavarajunanveturia varten, jota käytettäisiin keskiraskaalla kiskoituksella varustetuilla radoilla. Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet.

Veturista tulee 8-kytkyinen ja siihen tulee Krauss-Helmholtz etuteli. Taakse tulee laahausakseli, jolla on liikuntavaraa akselin suunnassa. Hankauspainoksi tulee 56 tonnia ja suurin nopeus 70 km/t. 4-akseliseen tenderiin tulee mahtumaan 20 m³ vettä ja 6 tonnia hiiliä.

Pääasiallisimpana työnä on vuoden kuluessa ollut osapiirustusten laatiminen viskurilumiauraa varten. Tätä auraa, joka jo kauan sitten on tilattu, ei ole vielä muiden töiden takia toimitettu.

Sen johdosta, että tulistettua höyryä kestävän voiteluöljyn puute uhkasi lamauttaa liikenteen tulistajavetureillamme, päätettiin osaksi pienentää tulistusastetta vähentämällä tulistajaputkien lukua niin, että niissä voitaisiin käyttää tavallista sylinteriöljyä, osaksi muuttaa tulistajavetureita märkähöyryvetureiksi. Viimeksi mainittua tarkoitusta varten valmistettiin tarvittavat piirustukset. Kun kuitenkin tavallistakin sylinteriöljyä oli varsin niukasti, päätettiin kuitenkin, ennen kuin yleisemmin siirryttäisiin käyttämään märkähöyryä, koettaa tulla toimeen öljyemulsiolla. Tämä on tavallisen sylinteriöljyn ja saman suuruisen vesimäärän hienojakoinen seos, johon on lisätty pieni määrä montanavahaa. Jotta eri aineosien seos saataisiin mahdollisimman hienojakoiseksi, eli toisin sanoen saataisiin mahdollisimman pysyvä emulsio, konstruointiin tarkoitusta varten erikoinen koje. Emulsiota käytetään tulistajavetureissamme tulistussylinteriöljyn sijasta.

Kertomusvuonna on standardisointia varten tehty erikoisia piirustuksia. Joukko uusia hankintamääräyksiä on laadittu.

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

Uusien vetureiden valmistusta Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus O/Y:ssä ja O/Y Lokomossa on valvottu.

Vaunut. Vuonna 1944 aloitettiin 60 uuden 2-akselisen Ek-paikallisjunavaunun rakentaminen. Vaikka ne pääpiirteissään ovatkin aikaisemmin rakennettujen E-vaunujen mukaisia, aiheuttivat eräät muutokset, kuten vahvempi aluskehys, sähkövalaistus y. m. sen, että näitä vaunuja varten oli laadittava kokonaan uudet piirustukset. Piirustustyö suoritettiin kertomusvuonna.

Edellisenä vuonna suunniteltuja uusimallisia 4-akselisia matkustajavaunuja varten laadittiin joukko piirustuksia. Niinpä tehtiin piirustukset yhdistettyjen toisen ja kolmannen luokan sekä kolmannen luokan päivävaunujen runkoja ja sisustuksia varten. Ylilääkärin virkavaunua varten, joka rakennettiin vanhalle 4-akselisen vaunun aluskehykselle, laadittiin täydelliset työpiirustukset.

Huomattavampia töitä oli myös puolustusvoimien käyttöön aiottu siirrettävä pesulaitos. Tämän muodostavat useat omaan tarkoitukseensa käytetyt vaunut. Varsinaisen pesulavaunun ja kuivatusvaunun lisäksi tarvitaan kattila- ja voimakeskusvaunu, josta saadaan pyykin koneelliseen pesuun ja kuivatukseen tarvittava voima ja lämpö. Lisäksi tarvitaan vielä junan henkilökunnan asuntovaunu sekä varastovaunu. Vaunut rakennettiin vanhoille tavaravaunujen aluskehyksille, ja niitä varten tehtiin runko-, koneiston sijoitus- y. m. tarvittavat piirustukset.

Useiden raaka-aineiden niukkuuden tai kokonaan loppumisen johdosta on jouduttu suunnittelemaan näiden sijasta korvikeaineiden käyttöä. Tällaisia osia ovat m. m. bakeliittiset kattoventtiilit, toisen luokan hyllykonsoolit, joissa ei enää käytetä nuoraa, laakerikourut ilman messinkiä ja muut sentapaiset osat.

Laakereiden käyttöhäiriöitä ja rikkoutumisia tutkittiin, ja sen tuloksena piirrettiin kaikille tavallisimmille laakereille uudet laakeripesät. Suurempia, 120×210 ja 120×220 mittaisia tappeja varten tehtiin myös kokonaan uusi laakeripesä n:o 11.

Edellisenä vuonna aloitettuja veturien kääntösiltojen käyttökoneistojen suunnittelu- ja piirustustöitä jatkettiin. Samoin jatkettiin moottoriveturien ja -vaunujen koneistojen osapiirustusten laadintaa. Edelleen tehtiin piirustuksia autojen muuttamisesta rata-autoiksi. Tulipalossa tuhoutuneiden piitustusten tilalle on piirretty joukko uusia piirustuksia.

Standardisoimistyötä jatkettiin edelleen sekä laadittiin hankintamääräyksiä eräille esineille, joille niitä ei aikaisemmin ole ollut.

Työjärjestyksen mukaisesti on huolehdittu vastaanottotarkastuksista, joloin on m. m. valvottu uusien vaunujen ja vaununpyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajassa sekä erilaisten laitteiden valmistusta ja vastaanottoa yksityisissä konepajoissa. Lisäksi on huolehdittu Neuvostoliittoon palautettujen vaunujen ja vetureiden luovutuksesta.

Lämmityslaitokset. Vuonna 1944 tehtiin koneteknillisessä toimistossa työpiirustukset Äänekosken autovajan, Kemijärven yöpymiskotirakennuksen, Helsingin aseman asetinlaite III:n ja järjestelymestarin toimistorakennuksen, Kontiomäen lepohuonerakennuksen, Oulun varikon toimisto- ja lepohuonerakennuksen, Helsingin aseman postin sanomalehtien punnitusvaakahuoneen, Porin laajennetun veturitallin sekä Haapamäen polttoainevaraston pesu-, puku- ja ruokailuhuonerakennuksen lämmityslaitoksia varten.

Ilmanvaihtosuunnitelmia tehtiin rautatiehallituksen ruokasalin ja keittiön, Joensuun autovajan sekä Lahden asematalon ravintolan keittiön ja ruokasalin tuulettamiseksi.

Mitä vaunuihin tulee, niin tehtiin kertomusvuonna 2-aks. paikallisjunavaunujen, litt. Ek, lämmityslaitoksen työpiirustus (Vapor-järjestelmä) ja samalla laadittiin mainitun lämmitysjärjestelmän varusteista työpiirustukset.

Paitsi konstruktivisia töitä on koneteknillinen toimisto suorittanut sekä yksityisten toiminimien että Helsingin konepajan valtionrautateille rakentamien

lämmityslaitosten ja vesi- ja viemärijohtojen tarkastamisia ja vastaanottoja sekä Liikkuva kalusto ja sen tarveaine-
 antanut lausuntoja lämpötekniillisissä ja polttoaineenkulutusta koskevissa kulutus, kone-
 asioissa. pajat ja sähkö-
 laitteet.

Konepajat. Valtionrautateiden pääkonepajoja oli kesäkuun 18 päivään 1944 kaikkiaan seitsemän ja sen jälkeen kuusi, nimittäin Helsingissä, Pasilassa Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Kuopion konepajan alaisena toimii toistaiseksi Pieksämäen vaunujenkorjauspaja. Konepajain toiminta vuonna 1944 on pääasiallisesti ollut edellisen vuoden työskentelyn jatkoa, kohdistuen liikkuvan kaluston kunnossapitoon ja uusimiseen. Erinäisiä töitä on vuonna 1944 suoritettu allaolevan taulukon mukaisesti.

Liikkuvan kaluston korjaus vuonna 1944.

	Korjattu liikkuvaa kalustoa											
	Vetureita ja moottori- vaunuja				Henkilövaunuja ¹⁾				Tavaravaunuja			
	Täys- korjaus	Välikorjaus	Pika- korjaus	Vaurio- korjaus	Täys- korjaus	Pika- korjaus	Vaurio- korjaus	Täys- korjaus	Välikorjaus	Pika- korjaus	Vaurio- korjaus	
<i>Pääkonepajat</i>	277	282	490	83	1 250	1 216	17	6 005	1 020	8 784	163	
Helsinki	86	56	290	29	—	—	—	—	—	—	—	
Pasila	5	16	—	2	981	432	1	3 380	—	1 506	—	
Turku	40	40	57	9	30	172	—	674	486	3 276	—	
Vaasa	51	62	40	11	31	87	2	581	171	695	28	
Oulu	20	24	54	16	53	221	14	428	18	1 740	76	
Kuopio & Pieksämäki	75	84	49	16	150	254	—	866	315	1 163	—	
Viipuri (1/1—31/5)	13	17	—	—	5	50	—	76	30	404	59	
<i>Varikot</i>	—	—	8 949	124	—	14 018	82	—	2 617	49 559	813	
I varikkojakso	—	—	5 446	45	—	2 245	7	—	842	11 825	62	
II „	—	—	1 250	38	—	3 628	50	—	1 759	11 259	469	
III „	—	—	1 173	2	—	2 958	4	—	—	9 930	41	
IV „	—	—	1 080	39	—	5 187	21	—	16	11 545	241	
Yhteensä	277	282	9 439	207	1 250	15 234	99	6 005	3 637	58 343	976	

Paitsi näitä töitä on pääkonepajoissa suoritettu muitakin töitä, joista erikokoisesti mainittakoon seuraavat:

Helsingin konepajassa on suoritettu 101 täys- ja 28 sisäpuolista kattilankatsastusta sekä valmistettu yksi uusi veturinkattila. Kattilankorjauksissa on 11 tulipesää uusittu kokonaan, 52 uusittu osittain ja 28 kuparitulipesää hitsattu. Korjattu 1 kaivinkone ja 1 nosturi. Valmistettu m. m. 163 veturin savutorvea, 6 tuhkalaatikkoa, 10 puskinpalkkia, 8 karja-auraa, 3,115 puskinmenpäättä, 1,962 vetokoukkuja, 99 ruuvikytkintä, 6 veturin hyttiiä, 634 vaununakselia, 3,365 laakeripesää, 7,100 jousilaattaa, 50 sylinterin kantta, 68 luistinhäkkiä, 66 männänvartta, 191 luistinmääntää, 16 kiertokankea ja kytkintankoa, 579 kytkin- ja kiertokangen laakereita, 1,998 jousirengasainetta, 91,723 jarrutönkkää, 592 vaihteen jalustaa ja painoa, 1,587 siipiopastimen köysipyörää, 500 rautakankea, 1 veturin tenderi, 2 ilmapumppua, 2 syöttöpumppua y. m. Korjattu m. m. 14,648 kannatusjousta, 649 ilmapumppua, 60 syöttöpumppua, 20 esilämmitintä, 88 akkumulaattorivaunuja y. m. Käytetty kaikkiaan 1,917 tonnia rautaa ja terästä sekä valmistettu ja valettu 2,081 tonnia valurautaa ja 33,8 tonnia messinkiä. Konepaja-alueen ulkopuolella asennettu 7 höyrykattilaa, keskuslämmityslaitteet asennettu 4 veturitalhin ja yhteen autotalliin, neljään vesitorniin asennettu vedenottolaitteet ja putkistot.

Pasilan konepajassa on valmistettu 8 2-aks. paikallisjunavaunuja, 27 konduktoörivaunuja, 30 matkatavaravaunuja, 8 työläisvaunuja, 3 postivaunuja, 521

¹⁾ Henkilövaunujen lukumäärään sisältyy myöskin posti-, ravintola-, junailija- ja matkatavaravaunut.

*Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kalustus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

katettua tavaravaunua ja 169 2-aks. avonaista tavaravaunua. Rakennettu vanhoille aluskehyksille 30 työläisvaunua, 4 asuntovaunua, 1 desinfektiovaunu, 1 lääkärinvastaanottovaunu, 1 opetusvaunu ja 2 kamiinahalkovaunua sekä 263 soravaunua. Rakennettu uudelleen 97 katettua tavaravaunua, 89 avonaista tavaravaunua ja koottu 521 2-aks. katettua tavaravaunua. Suoritettu vaunujen muutostöitä seur.: asetettu vahvistettu vetolaitos 3 matkustaja- sekä 8 tavaravaunuun, 20 Gb-vaunua varustettu polkupyörien kuljetusta varten. Käytetty kaikkiaan 3,419 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 591 sekä pultti- ja niitti-osastossa 611 tonnia. Valettu messinkiä 14,590 kg.

Turun konepajassa on suoritettu 36 täys- ja 19 sisäpuolista kattilankatsastusta ja -korjausta. Rakennettu uudelleen 13 tavaravaunua. Valmistettu 25 resiinaa ja käsivaunua, 1,437 kirvestä, moukaria ja vasaraa, 7 veturitallin savutorvea, 124 (62 paria) kiinteätä raidepuskinta, 90 hiilimittaa, 878 vaihteen kieltä, 608 vaihteen risteystä, 500 vaihteen asetinta, 8,068 pienempää vaihteenosaa, 667 sankoa, 2,072 lyhtyä, 3,202 lamppua, 1,580 kannua, 200 öljyruiskua y. m. Korjattu 2,411 veturin ja vaunun kannatusjousta. Käytetty kaikkiaan 643 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 239 tonnia. Valettu 2,892 kg valurautaa ja 10,819 kg messinkiä.

Vaasan konepajassa on suoritettu 25 täys- ja 23 sisäpuolista kattilankatsastusta ja -korjausta. Rakennettu uudelleen 15 tavaravaunua. Valmistettu 74 halkomittavaunua ja lisäksi 25 tällaisen vaunun rautaosat, korjattu 2,139 veturin ja vaunun kannatusjousta, käytetty kaikkiaan 60.7 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 42.1 tonnia. Valettu messinkiä 12,702 kg.

Oulun konepajassa on suoritettu 8 täys- ja 13 sisäpuolista kattilankatsastusta ja -korjausta. Valmistettu 46 3-pyöräresiinaa, 20 matkatavaravarakelkkaa, 10 halkokärryä, 6 paria veturitallin normaaliovia, 6 veturitallin savupiippua, 30 maahakkua, 30 poramoukaria. Rakennettu uudelleen 20 tavaravaunua. Korjattu 894 veturin ja vaunun jousta, 12 lumiauraa, 9 resiinaa, 8 rata-autoa, 28 halkosirkkeliä, 48 matkatavarakärryä. Käytetty kaikkiaan 72.8 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 31.4 tonnia. Valettu messinkiä 6,630 kg.

Kuopion konepajassa ja sen alaisena toimivassa *Pieksämäen vaununkorjauspajassa* on suoritettu 25 täys- ja 29 sisäpuolista kattilankatsastusta ja -korjausta. Valmistettu 3 hiilinosturia. Korjattu 1 korjausjunan konevaunu työkoneineen ja työkaluineen, 15 resiinaa ja 354 veturin kannatusjousta. Käytetty kaikkiaan 96 tonnia rautaa ja terästä, josta pajassa 48 tonnia. Valettu messinkiä 18,808 kg.

Selostusvuoden aikana on pääkonepajoissa työtehon parantamiseksi suoritettu pienempiä laajennustöitä sekä hankittu uusia työkoneita ja laitteita, joista huomattavimpina toimenpiteinä tässä suhteessa mainittakoon:

Helsingin konepajaan on hankittu 2 juoksunosturia, 3 metallijyrsinkonetta, 1 pistokone, 3 porauskonetta, 1 sikkikone ja 1 höyryvasara sekä rakennettu 3 väestönsuojaa. Kahden väestönsuojan päälle on rakennettu huonetilat.

Pasilan konepajaan on hankittu 2 hiomakonetta, 1 puuhöyläyskone, 1 halkosirkkelisaha, 1 sähköuuttauskone, 2 höyryvasaraa, 1 sähkömoottori ja 2 nosturia sekä viilausosastolle asennettu 5 tonnin sähköistetty kulkunosturi.

Turun konepajaan on hankittu 4 kappaletta sidepulttiniittausvasaroita, 1 piirustuspyytä, 1 sirkkelisaha sekä rakennettu valimoon sulatusuuni, kuivausuuni ja 350 kg:n kääntönosturi, pajaan pintakarkaisu-uuni ja 500 kg:n kääntönosturi. Sitäpaitsi on rakennettu vielä koksivarastosuoja ja vaatekaappeja 203 lokerolle.

Vaasan konepajaan on hankittu jyrsinkone ja kulissikaarenhiomakone sekä rautavaraston ranan kulkurataa pidennetty 12 metrillä.

Oulun konepajaan on rakennettu vaja, 16 m × 7 m, karkeampia levytöitä ja uuttaustöitä varten, sekä hankittu uuttausosastolle kaasunkehittäjä- ja vaunuosastolle vetokoneisto.

Kuopion konepajan alaiseen Pieksämäen vaununkorjauspajaan on asennettu puujyrsinkone, vannesahauskone, sirkkelisahauskone, smerkelitahkokone, höylä-kone metallia varten sekä sähkömoottori ilmanpuristuskonetta varten.

Liikkuva kalusto ja sen tarveaine-kulutus, kone-pajat ja sähkö-laitteet.

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päivisin työviikoin. Yleensä on työskennelty yhdessä vuorossa. Kuitenkin on useilla osastoilla työskennelty kahdessa vuorossa sekä suoritettu ylitöitä.

Tunneiksi laskettuna oli varsinaisten työntekijäin ja oppilaiden työssä-oloaika sekä pääkonepajoissa että varikkokonepajoissa ja Riihimäen lennätin-konepajassa seuraava:

	Tuntien luku		
	v. 1944	v. 1943	v. 1942
Pääkonepajoissa	7 593 677	7 536 711	6 913 129
Varikkokonepajoissa	1 072 896	942 948	885 637
Lennätinkonepajassa	65 403	64 935	74 263
Yhteensä	8 731 976	8 544 594	7 873 029

Valmistearvo oli selontekovuonna allamainittu:

	Valmistearvo mk		
	v. 1944	v. 1943	v. 1942
Pääkonepajoissa	405 389 787	410 056 497	308 764 183
Varikkokonepajoissa	28 201 903	24 882 506	22 503 572
Lennätinkonepajassa	1 861 596	1 570 782	1 473 568
Yhteensä	435 453 286	436 509 785	332 741 323

Työntekijöitä ja oppilaita oli konepajoissa yhteensä vuoden 1944 päättyessä:

	Tuntien luku		
	v. 1944	v. 1943	v. 1942
Pääkonepajoissa	3 755	3 578	3 049
Varikkokonepajoissa	977	989	840
Lennätinkonepajassa	285	217	222
Yhteensä	5 017	4 784	4 111

Konepajakouluista valmistui 15 veturinlämmittäjäoppilasta- ja 1 ammatti-oppilas. Uusia sopimuksia laadittiin 12 veturinlämmittäjäoppilaan ja 42 am-mattioppilaan kanssa.

Sähkölaitokset ja -laitteet. Kertomusvuoden aikana päätettiin varustaa sähkölaitteilla seuraavat 6 liikennepaikkaa: Alalampi, Kaleton, Koululahti Sysmäjärvi, Vihanti ja Viittamäki. Luovutetulle alueelle on jäänyt 54 ja vuokra-tulle alueelle 7, yhteensä 61 sähköistettyä liikennepaikkaa. Sitäpaitsi on liikenne-paikkojen lukumäärä lisääntynyt yhdellä, jonka kulutus aikaisemmin sisältyi toisen liikennepaikan sähkönkulutukseen. Nämä huomioon ottaen oli sähköis-tettyjä liikennepaikkoja vuoden päättyessä 465.

Luovutetulle ja vuokratulle alueelle jääneet sähköistetyt liikennepaikat edus-tivat liittymisarvoltaan noin 862 kW, josta lamppujen osalle tuli n. 184 kW (2,541 lamppua) ja moottorien osalle n. 678 kW (94 moottoria).

Ennestään sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista uudis- ja uusimis-töistä mainittakoon seuraavat: Hyvinkäälle, n.s. Karjalan konepajaa varten rakennettiin suurjännitelinja muuntoasemineen ja konepajalle asennettiin

Liikkuva kalusto
ja sen tarveaine-
kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.

voima- ja valaistuslaitteet. Lieksan ja Vesijärven satama-alueille asennettiin voima-asetelmat nostoranoja varten. Useilla liikennepaikoilla suoritettiin erilaisia valaistusasetelmatoita, joista mainittakoon Sortavalan uuden asemarakennuksen sekä Joensuun ja Rantämäen uusien tavarasuojien valaistusasetelmukset, Kouvolan asemapäällikön asunnon muutos- y. m. sähkötyöt sekä 24 liikennepaikalla 48 asunnon valaistusasetelmat. Mäntyharjun halkotarhaan järjestettiin voima- ja valaistusjohdot. Lylyn halonantolaituri sähköistettiin. Sodan aiheuttamien vaurioiden korjaustöitä jouduttiin suorittamaan useilla liikennepaikoilla, varsinkin Helsingin asema- ja hallintorakennuksessa sekä lämpö- ja voimakeskuksesta.

Hakkarin seisakkeen lähellä olevalle Kuokkalankosken siltatyömaalle rakennettiin suurjännitelinja ja muuntoasema sekä asennettiin työmaan tarpeita varten voima- ja valaistusjohdot. Myös Simon siltatyömaalle asennettiin väliaikainen muuntoasema.

Kun Hyvinkään uuden pääkonepajan rakennuspiirustuksia ja -suunnitelmia on jonkin verran muutettu, on tästä johtuen jouduttu aikaisempien sähkölaitteiden suunnitelmia muuttamaan ja täydentämään vastaavasti.

Kintauden vedenottolaitokselle hankittiin uusi pumppu ja entinen pumppu siirrettiin sieltä korjauksen jälkeen Vaasan veturitallille.

Sähkösiirtekilaitteet asennettiin Antrean, Raivolan, Kaskisten, Lievestuoreen, Härmän, Hankasalmen, Kankaanpään ja Loimaan liikennepaikoille.

Välirauhansopimuksen erinäisten ehtojen täyttäminen on antanut myöskin töitä sähkötekniilliselle toimistolle.

Äänenvahvistuslaitteet hankittiin ja asennettiin 14 liikennepaikalle, nimittäin Helsinki, Seinäjoki, Oulu, Haapamäki, Jyväskylä, Toijala, Iisalmi, Virasjoja, Kontiomäki, Kemi, Karjaa, Lahti, Tampere ja Turku. Mainittuja laitteita tilattiin myös eräitä muita liikennepaikkoja varten.

Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuksella jatkettiin. Vuoden aikana valmistui sähkövalaistavista kuudestakymmenestä Ek-vaunusta 20, joista 7:ään asennettiin täydellinen valaistuskoneisto ja 13:een liityntälaitteet virran ottamiseksi generaattorivaunusta. Sähkövalaistuja vetureja valmistui 15.

Asuntovaunuja varustettiin sähkövalaistuslaitteilla eräillä liikennepaikoilla. Vuonna 1944 voitiin työvoiman puutteen vuoksi tehdä vain noin puolet pylväslinjojen täyskorjauksista. Osa uudisrakennustöitäkin jäi suorittamatta.

Uusia kaukopuhelinjohtoja rakennettiin yhteensä 911 km. Lennätinjohtoja rakennettiin kaksinkertaisiksi yhteensä 55 johdinkilometriä. Lennätin- ja puhelinjohtoja rakennettiin siis yhteensä 1,877 johdinkilometriä. Tämän lisäksi rakennettiin paikallisia puhelinyhteyksiä kaikkiaan 35 liikennepaikalle.

Viestiyhteyksien varmistamiseksi ilmapommitusvaurioiden varalta rakennettiin joukko tilapäisjohtoja.

Suuritöinen ja vaikeissa olosuhteissa suoritettu oli saksalaisten tuhoamien Iin—Kemin ja Kemin—Tornion välisten pylväslinjojen tilapäiskorjaus. Iin—Kemin välillä tilapäisesti pystytettiin kaadetut käyttökelpoiset pylväät ja käyttökelvottomien tilalle asetettiin uudet, joista osa tehtiin suoraan metsästä. Kaikkiaan pystytettiin tällä rataosalla yhteensä n. 700 pylvästä ja kunnostettiin kolme tuhottua puhelinjohtoparia, yhteensä 414 johdinkilometriä. Kemin ja Tornion välisellä rataosalla kunnostettiin yksi tuhottu puhelinjohtopari, siis 52 johdinkilometriä.

Suurehkoja viestipylväslinjojen siirtoja suoritettiin Riihimäen, Turengin, Hämeenlinnan ja Kuopion liikennepaikoilla ja pienehköjä usealla eri paikkakunnalla. Suurehkoja kaapeliasennustöitä tehtiin Helsingin, Hyvinkään, Toijalan, Kuopion, Kontiomäen, Oulun ja Pieksämäen liikennepaikoilla. Varsin laajakantoinen oli Pieksämäen kaapelityö, josta vain alkuaan ehdittiin tehdä viime vuoden aikana. Pienehköjä kaapeliasennuksia suoritettiin yhdellätoista eri liikennepaikalla.

Suurehkoja sähköisiä opastinlaitteita suoritettiin Oulunkylässä, Oulussa, Haukiputaalla ja Kemijärvellä ja pienehköjä töitä 26:lla eri liikennepaikalla sekä näiden laitteiden korjaustöitä 18:lla liikennepaikalla.

Liikkuva kalusto ja sen tarveaine-kulutus, kone-pajat ja sähkö-laitteet.

Rautateiden viesti- ja vahvavirtapylväslinjojen vuoden 1944 täyskorjaustyötä tehtiin 2,282.5 ratakilometrin matkalla ja samanaikaisesti vuosien 1943 ja 1944 täyskorjaustyötä 357 km:n matkalla eli yhteensä 2,639.5 ratakm:n matkalla. Tällöin vaihdettiin 5,074 viesti- ja 913 valaistuspylvästä eli yhteensä 5,987 pylvästä sekä 1,454 viesti- ja 451 valaistuspylvään tyvenvahviketta eli yhteensä 1,905 tyvenvahviketta, ja kunnostettiin rautateiden viestijohtimia 16,397 johdinkilometriä sekä rautateiden viestipylväillä olevia posti- ja lennätinhallituksen viestijohtoja 21,985 johdinkm eli yhteensä 38,382 johdinkilometriä. Lisäksi vaihdettiin luovutetulla alueella 2,371 viesti- ja 87 valaistuspylvästä eli yhteensä 2,458 pylvästä sekä 322 viesti- ja 65 valaistuspylvään tyvenvahviketta eli yhteensä 387 tyvenvahviketta.

Vuoden 1945 pylväsvaihtoa varten merkittiin 13,463 rautateiden viesti- ja vahvavirtapylvästä.

Vuoden 1944 aikana väheni lennätinjohtojen pituus 1,458 johdinkilometrillä ja lennätinkoneiden lukumäärä 29:llä. Samanaikaisesti lisääntyi puhelinjohtojen pituus 974:llä radan varteen rakennetulla ja 290:llä maantien varteen rakennetulla eli yhteensä 1,264 johdinkilometrillä, puhelinkoneiden lukumäärä 366:lla ja puhelinkeskuskoneiden lukumäärä 9:llä.

Lennätinkonepajassa valmistettiin vuoden 1944 aikana m. m. 10 lennätinkonetta, 10 napavaihdinta, 6 puhelinkeskuskonetta, 10 puhelinkeskustelinettä, 50 siipiopasteen hissikosketinta, 30 varmistuslukkokosketinta, 82 kaapelinpäätetä, 30 kaapelinpäätekaappia ja erilaisia kytkinlistoja 174 kpl. Viestikorjaustyökunnille valmistettiin m. m. 120 väkipyörää johtimien pingoitusta varten, 89 pylväsvyötä, 40 paria pylväskenkiä, erilaisia linjakorjaustyökaluja 52 kpl sekä kuljetus- ja työkalulaatikoita 74 kpl. Vuoden kuluessa korjattiin: 121 lennätinkonetta, 67 lennätinkoneen osaa, 43 puhelinkeskuskonetta, 259 puhelinkeskuskoneen osaa, 277 puhelinkonetta, 379 puhelinkoneen osaa, 48 puhelinvaihtolaitetta, 171 soittokelloa, 591 leimasinta, 20 leimasimen osaa, 959 painemittaria, 128 nopeus- ja tulistusmittaria, 50 sähkömoottoria, 298 erilaista vahvavirtakojetta, 40 seinä- ja yövartijakelloa, 11 kirjoitus- ja laskukonetta, sähköisten merkinanto- ja turvallisuuslaitteiden osia 28, 24 pumppu- ja 3-pyöräresiinaa sekä 857 sekalaista kojetta.

Sotarautatiemuodostelmien viestijoukkueisiin kuuluneet miehet lennätinkonepajalla valmistivat itselleen ja siviilityökunnille Ga- ja Gb-vaunuista tilapäisiä asunto-, toimisto-, työ- ja keittiövaunuja seuraavat määrät: viestijoukkueille 6 asuntovaunua, 9 toimisto- ja asuntovaunua, 5 keittiö- ja asuntovaunua ja 3 työhuone- ja asuntovaunua sekä siviilityökunnille 2 asuntovaunua eli siis yhteensä 25 vaunua. Vaunut vuorattiin lämpöäpitäviksi, varustettiin lämmitys- ja keittokamiinoilla tai uuneilla ja niihin valmistettiin m. m. 88 jakkaraa, 11 toimistokaappia, 2 työkalukaappia, 4 ruokatavarakaappia, 40 vaatekaappia, 15 yksinkertaista pöytää, 5 työpöytää, 17 puulaatikkoo, 5 penkkiä ja 58 yksinkertaista, sotilasmallista puusänkyä.

Lennätinkonepajassa oli vuoden 1944 päättyessä työtuntien luku 65,403, työntekijöiden ja oppilaiden keskimääräinen lukumäärä 30 ja valmistearvo 1,861,596:25.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten perusteella annettiin vuoden kuluessa lupa 71 vahvavirta- ja 33 heikkovirtaristeilyn rakentamiseen.

Sähkölaitteiden asennusanomusten perusteella annettiin 51 valaistusjohtojen ja 8 puhelinjohtojen asennuslupaa rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 6 ja ratainsinöörin toimesta 8 sekä sähkölaitteiden asennustarkastuksia sähköteknillisen toimiston toimesta 31.

*Läikkäva kalusto
ja sen tarveai-
e-kulutus, kone-
pajat ja sähkö-
laitteet.*

VR:n omien sähkövoima- ja muuntoasemien käyttötarkkailua jatkettiin sähköteknillisessä toimistossa entiseen tapaan, samoin valvottiin liikennepaikkojen sähkönkulutusta.

Esittelyjä oli vuoden aikana kaikkiaan 90, joissa käsiteltiin yhteensä 361 asiaa. Tämän lisäksi ratkaisi sähköteknillisen toimiston päällikkö 59 asiaa. Saapuneiden kirjeiden lukumäärä oli 2,868 ja lähetettyjen 1,051.

V. Varastot ja hankinnat.

*Varastot ja
hankinnat.*

Varastot. Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1944 477,370,000 markkaa, josta määrästä eri varastojen osalla oli: Pasilan 237,274,000, Turun 38,415,000, Vaasan 43,385,700, Oulun 65,253,200, Kuopion 41,888,400, Viipurin 48,410,000 ja Äänislinnan varastossa 2,743,700 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 1,488,756,800 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 115,430,100 markan arvosta.

Hankinnat. Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1944 1,578,693,000 markan arvosta.

Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä, tonnia	Arvo mk
Kivihiiliä ja koksia	n. 234,800	n. 193,013,000:—
Pyöräkertoja ja pyöränrenkaita	» 1,686	» 17,779,000:—
Ratakiskoja tarpeineen	» 838	» 2,473,300:—
Rautaa ja rautalevyjä	» 2,194	» 13,476,600:—
Sekal. tarveaineita	—	» 127,093,700:—
		Yhteensä noin mk 353,835,600:—

Edellämainitusta n. 234,800 tonnin kivihiili- ja koksimäärästä on myyty muille valtionlaitoksille ja yksityisille n. 21,130 tonnia kivihiiliä, raha-arvoltaan n. 17,320,000 markkaa. Kotimaasta on edellämainitun määrän lisäksi ostettu muille valtionlaitoksille toimitettavaksi n. 2,389 tonnia koksia, arvoltaan n. 2,559,000 markkaa, josta tavarasta hankkijat ovat antaneet laskunsa suoraan vastaanottajalle.

Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1944 vastaanottaneet 2,232,693 m³ halkoja hintaan mk 412,823,143:— eli keskimäärin mk 184: 90 m³:ltä, 669,132 m³ päperipuuta hintaan mk 180,250,704:— eli mk 269: 35 m³:ltä ja 92,154 m³ kaivospölkkyjä hintaan mk 26,156,134:— eli mk 283: 85 m³:ltä. Nämä poltto- puut on kansanhuoltoministeriön alainen rautatiehallituksen puutavaratoimisto hankkinut.

Ratapölkkyjä on ostettu 501,754 kpl, hirsiiä 146,328.5 jm sekä puhelin- ja lennätinpylväitä 14,943 kpl, jotka kaikki mainittu rautatiehallituksen puutavara- toimisto on hankkinut.

Roikonkosken sahalla on vuonna 1944 lähetetty seuraavat määrät valmista tavaraa: lautoja ja lankkuja 7,951 m³, parruja ja pelkkoja 1,306 m³ ja rakennus- hirsiiä 6,176 jm.

Konnunsuolla olevassa V.R. Polttoturvevalmistamossa saatiin vuonna 1944 valmistetuksi ainoastaan 3,100 tonnia polttoturvetta sen vuoksi, että työt oli lopetettava kesäkuun 16 päivänä koneiden ja kaikkien laitteiden evakuoinnin vuoksi.

Laboratorio. Hankintatoimiston laboratoricssa tutkittiin 1/1—6/2—44 noin 100 tavara- ja ainenäytettä. Viimeksi mainittuna päivänä tapahtuneessa pom- mituksessa tuhoutui laboratorio, minkä jälkeen vuoden loppuun mennessä valtionrautateiden kemisti-insinöörit tekivät 389 tavara- ja ainetutkimusta Valtion Teknillisessä Tutkimuslaitoksessa.

VI. Liikenne.

Yleiset liikennemääräykset. Valtionrautateille huhtikuun 26 päivänä 1929 annettuun liikennesääntöön on toimintavuoden aikana tehty seuraavat muutokset.

Liikenne.

Sitten kuin rautateillä pantiin kulkuun moottorivaunuja ja rata-autoja välittämään henkilöliikennettä, on ilmennyt suuria vaikeuksia matkatavarain kuljetuksen suhteen, jota varten näissä vaunuissa on varsin rajoitettu tila. Polkupyöriä ja muuta tilaa ottavaa tavaraa varten tätä tilaa ei ole ensinkään. Ja kun rautatienlinja-autoista on voimassa määräys, että niihin otetaan kirjattua matkatavaraa vain sikäli, ettei matkatavara vie tilaa matkustajilta, liitettiin liikennesäännön 32. §:n (Matkatavarana kuljetettavat esineet 8. kohtaan seuraava lisäys:

»Rautatie voi myös, jos matkatavarain kuljettamiseen tarkoitetut tilat moottorivaunussa, rata-autossa tai muissa niihin verrattavissa kulkuneuvoissa ovat ahtaat, rajoittaa 1. kohdassa mainittujen tavarain kuljetettavaksi otettavaa määrää ja kieltäytyä ottamasta 2. kohdassa mainittuja tavaroita matkatavarana kuljetettaviksi.»

Liikennesäännön 25. §:n 3. kohdan mukaan oli matkustaja, joka tavattiin ilman kelpaavaa matkalippua, velvollinen suorittamaan kaksinkertaisen maksun ilman matkalippua kulkemaltaan matkalta, mutta jos hän ennen kuin matkalippua häneltä vaadittiin ilmoitti konduktöörille, ettei hän ollut voinut lunastaa matkalippua, oli hänen matkalipun tavallisen hinnan lisäykseksi suoritettava 2 markan suuruinen lisämaksu.

Tämä lisämaksu oli liian mitätön estämään sitä, että junaan noustiin ilman matkalippua, ja koska matkalippujen myynti ääriään myöten täysissä junissa kaikille matkaliputtomille matkustajille tuotti konduktöörille voittamattomia vaikeuksia ja monen matkustajan onnistui niin ollen, varsinkin lyhyillä matkoilla, matkustaa maksutta, muutettiin liikennesäännön 25. §:n (Matkalippujen tarkastus) 3. kohta kuulumaan seuraavasti:

»3. Matkustaja, joka junassa tavataan ilman kelpaavaa matkalippua, on alempana mainituin poikkeuksin velvollinen suorittamaan kaksinkertaisen maksun ilman sellaista matkalippua kulkemaltaan matkalta, tai ellei matkasta saada täyttä varmuutta, junan lähtöasemalta sille asemalle, jolla juna, sen jälkeen kuin asia havaittiin, ensiksi pysähtyy matkustajia jättääkseen. Tämän lisäksi kannetaan tällaiselta matkustajalta 10 markan lisämaksu. Sellainen matkustaja voidaan sitä paitsi tuomioistuimessa saattaa laissa säädettyyn rangaistukseen.

Jos matkustaja niin pian kuin mahdollista ja joka tapauksessa ennen kuin matkalippua häneltä vaaditaan ilmoittaa konduktöörille, ettei hän ole voinut lunastaa matkalippua, tulee hänen konduktööriltä tai lähimmältä sopivalta pysähdysasemalta lunastaa tavallinen matkalippu sekä liputta kulkemalleen että jäljellä olevalle matkalle ynnä sen lisäksi suorittaa 10 markan lisämaksu. Sellaista lisämaksua ei kuitenkaan kanneta matkustajalta, joka tulee junaan sellaiselta liikennepaikalta, jolla ei myydä lippuja.»

Liikennesäännön I Liitteen (Määräykset tavaroista, joita otetaan kuljetettaviksi erityisin ehdoin) 9. §:n 1. kohdan määräyksestä myönnettiin poikkeuksellisten olojen jatkumisen vuoksi se helpotus, että paaleihin puristettuja heiniä ja olkia sekä parkkia saadaan toistaiseksi ja siksi, kunnes toisin määrätään, myöskin toukokuun—elokuun aikana kuljettaa valtionrautateilla liikennesäännön määräyksistä poiketen avovaunussa ilman vaununpeitettä, ehdolla, että rautatie ei vastaa vahingosta, joka aiheutuu peitteettä kuljetuksesta, ja että peittämättömät heinä-, olki- ja parkkivaunut sijoitetaan mahdollisimman kauas, vähintään 12 akselin päähän veturista.

Liikenne.

Liikennesäännön I Liitteen 29. §:n 2. momentin a-kohdan 2—4 kappaleissa annetuissa määräyksissä, jotka koskevat inhoittavien ja pahanhajuisten aineiden, myös tuoreiden luiden, päällystä ja avovaunussa kuljetusta, myönnettiin poikkeuksellisten olojen jatkumisen vuoksi se helpotus, että luita ja liimalappuja eli kalkittuja nahkajätteitä saadaa toistaiseksi ja kunnes toisin määrätään kuljettaa valtionrautateilla liikennesäännön määräyksistä poiketen avovaunussa kautta vuoden ilman suojapeitettä siten, että vaunun pohjalle, kuormattavan tavaran alle, asetetaan paksua pinkopaperia ja että vaunu kuljetuksen päätyttyä vastaanottajan toimesta ja asemapäällystön valvonnan alaisena heti desinfisoidaan ja pohjalla ollut paperi poltetaan.

Junaturvallisuussääntö. Maaliskuun 21. päivänä antamallaan kiertokirjeellä N:o 4/672 rautatiehallitus kumosi junaturvallisuussäännön 118. §:n 17. ja 18. kohdat sekä 126. §:n 4. kohdan ja muutti 126. §:n 3. kohdan näin kuuluvaksi:

»3. Juna ei saa lähteä junanlähetysasemalta tai sivuuttaa puhelinvartiopaikkaa tai suojastusopastinta ennen kuin edelläkulkeva juna on sivuuttanut seuraavan puhelinvartiopaikan tai suojastusopasteen tai saapunut seuraavalle junanlähetysasemalle.»

Toukokuun 11. päivänä antamallaan kiertokirjeellä N:o 6/793 rautatiehallitus muutti junaturvallisuussäännön 139. §:n 1. kohdan ensimmäisen kappaleen näin kuuluvaksi:

»1. Kun juna, joka aikataulun mukaan sivuuttaa liikennepaikan pysähtymättä, on syystä tai toisesta sillä pysäytettävä, tai kun aikataulun mukaan vain junakohtausta varten liikennepaikalla pysähtyvä juna on sillä pysäytettävä, on liikennepaikalla mahdollisesti oleva lähtöopastin pidettävä seis-asennossa ja sen lisäksi meneteltävä seuraavasti:»

Samalla kiertokirjeellä rautatiehallitus määräsi lisättäväksi junaturvallisuussäännön 143. §:ään näin kuuluvan uuden kappaleen:

»126. §:n säännöksiä estämättä voidaan virkamatkaan käytettävä rata-auto ja moottoriresiina lähettää edelläkulkevan junan perään tähytysmahdollisuuksiin vaikuttavan säätötilan ja maastosuhteiden mukaan turvallisesti harkitun väliajan jälkeen. Rata-auton tai moottoriresiinan kuljettajalle on tällöin selvästi ilmoitettava, ettei edelläkulkeva juna ole vielä sivuuttanut välillä olevaa puhelinvartiopaikkaa tai saapunut seuraavalle junanlähetysasemalle ja mitä muuta hänen on matkalla mahdollisesti otettava huomioon.»

Kaikille asianomaisille osoitetulla kirjeellä tammikuun 20. päivästä rautatiehallitus selvensi määräyksiä n. s. kohtauslapun antamisesta konduktöörille ja veturinkuljettajalle.

Samanlaisella kirjeellä tammikuun 27. päivästä rautatiehallitus ilmoitti kaikille asianomaisille, että mainittu kohtauslappu voidaan tietyillä edellytyksillä antaa konduktöörille ja kuljettajalle myös laiturivaihteen välityksellä, ja antoi siitä yksityiskohtaiset ohjeet.

Kiertokirjeellä N:o 1/105 tammikuun 13. päivästä rautatiehallitus, kumoten junaohjaajille helmikuun 11. päivänä 1916 vahvistetun ohjesäännön, antoi junaohjaajille uuden ohjesäännön. Heidän tehtävänsä on sen mukaan junaliikenteen ja kuljetuksien ohjaus liikennejaksojen päälliköiden heille määrättävillä toimialueilla.

Kaikille asianomaisille osoitetulla kirjeellä elokuun 15. päivästä rautatiehallituksen pääjohtaja käski liikennejaksojen päälliköitä heti määräämään jaksoonsa erityisen henkilön liikenteen hoidon ja vaunuston käytön tarkkailijaksi. Nämä n. s. liikenteen valvojat kutsuttiin ensin rautatiehallitukseen saamaan yksityiskohtaista opastusta tehtäviensä suoritusta varten, ja toimeensa he ryhtyivät elokuun ja syyskuun vaihteessa.

Samanlaisella kirjeellä tammikuun 13. päivästä rautatiehallitus antoi kaikille asianomaisille määräyksiä puhelinvartiopaikkojen hoitajille asetettavista pätevyysvaatimuksista.

Toukokuun 1. päivänä tuli voimaan liikenneosaston linjahallinnossa palvelevan kirjurin, lipunmyyjän ja sähköttäjän sekä itsenäisissä vuoroissa toimivan ylimääräisen sähköttäjän ja liikenneoppilaan uusi johtosääntö, jolla kumottiin syyskuun 24. päivänä 1931 samoille virkailijoille annettu johtosääntö.

Liikennepaikat. Toimintavuoden aikana tehtiin liikennepaikkojen suhteen, niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta johtuvina toimenpiteinä sekä syyskuussa tehdyn välirauhan johdosta toimipaikkansa menettäneiden viran ja toimen haltijain sijoittamiseksi, seuraavat muutokset:

Nurmeksen, Taavetin ja Viinijärven neljännen luokan asemat sekä Uusi-Vätsilän laiturivaihte kolmanteen luokan asemiksi;

Kiuruveden, Outokummun, Parkanon, Venetmäen ja Vuonislahden viidennen luokan asemat sekä Hajalan pysäkki neljännen luokan asemiksi;

Etusimolan, Huuhanmäen, Kaitjärven, Lappohjan, Murtomäen, Oripohjan, Porokylän, Pääskylahden, Raudaskylän, Risteen ja Sotkamon pysäkit sekä Halikon, Heinoon, Metsäkylän, Peltosalmen ja Virkkalan laiturivaihteet viidennen luokan asemiksi;

Aittojärven, Jämijärven, Karijoen, Komun, Kuonan, Nousiaisten, Paukkan, Rantämäen, Silvolan, Suoniemen, Valkeajärven ja Vuolingon laiturivaihteet pysäkeiksi;

Aittaluodon vaihte laiturivaihteeksi; sekä

Koululahden ja Mätäsvaaran seisakkeet laitureiksi.

Tähtelän aseman alaisena avattiin liikenteelle Tyris-niminen laitur.

Järvelän kolmannen luokan asema alennettiin neljänteen ja Tervajoen neljännen luokan asema viidenteen luokkaan.

Välirauhan johdosta menetettiin kaikkiaan 134 miehitettyä liikennepaikkaa.

Henkilökunta. Välirauhan johdosta luovutetuilta alueilta vapautui 516 virkaa ja 858 tointa.

Valtionrautateiden autoliikenne. Valtionrautateiden autoliikennettä, joka käsittää kuorma- ja linja-autoliikenteen, on rautatien omistamilla autoilla harjoitettu samassa laajuudessa kuin edellisen toimintavuoden aikana, lukuunottamatta linjaa Jaakkima—Lahdenpohja, joka jäi syyskuussa tehdyn välirauhan johdosta luovutetulle alueelle, ja linjaa Kauliranta—Muonio, jonka liikennöiminen keskeytyi sotatoimien takia syyskuun 23. päivänä, sekä linjaa Siuntio—Lohja, joka muutettiin välirauhan johdosta kulkemaan Kauklahden asemalta Lohjalle.

Tavarain kotiinkuljetus rautatien toimesta rautatien autoilla aloitettiin Haminassa ja Sotkamossa kesäkuun 1 päivänä.

Rautatien autolinjoille vahvistettiin marraskuun 23. päivänä uusi tariffi noudatettavaksi henkilöliikenteessä seuraavan joulukuun 1. päivästä lukien. Tämä koroitettu tariffi on hintaneuvoston ja kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön hyväksymä kaikille maassa liikennöitäville autolinjoille.

Autoyhdysliikenne. Yhdysliikenteessä valtionrautateiden kanssa ovat toimintavuonna olleet samat yksityisten autoliikennöitsijäin liikennöimät autolinjat kuin edellisenä vuonna, nimittäin Järvenpää—Orimattila ja Suonenjoki—Iisvesi.

Aikataulut. Aikataulua n:o 109, joka tuli voimaan elokuun 25. päivänä 1941, seurattiin maaliskuun 15. päivään saakka, jolloin uusi aikataulu, n:o 110, otettiin käytäntöön. Jo aikaisemmin oli vallatuilla alueilla Syvärille, Karhumäkeen ja Aunuksenlinnaan saakka otettu käytäntöön väliaikaisia aikatauluja, joita noudatettiin, kunnes nämä alueet joutuivat luovutettaviksi sodan vuoksi. Syyskuussa tehty välirauha katkaisi suoran yhteyden Helsingin ja Turun välillä, jolloin liikenne oli siirrettävä kulkemaan Hyvinkään—Lohjan kautta. Samoin jouduttiin luovuttamaan Viipurin, Antrean, Elisenvaaran ja Matkaselän risteysasemat, joten junaliikenne näihin liittyvillä rataosilla lakkasi, ja rautieyhteys Karjalasta Savonlinnan kautta katkesi. Polttoainetilanteen ja veturien puutteen

Liikenne. johdosta on erinäisiä henkilöjuna ollut pakko peruuttaa väliaikaisesti, ja useiden muiden aikatauluja oli hidastettava jouduttaessa käyttämään vetureissa halkoja hiilien asemesta.

Sota-ajan aiheuttamista vaikeuksista johtuen on junien kulku ollut hyvin epäsäännöllistä ja myöhästymisien muodossa aikataulusta poikkeavaa.

Valtionrautateiden mainostointi. Toimintavuoden kuluessa julkaistiin edelleen joukko tiedotusluontoisia ilmoituksia sekä järjestettiin sanomalehdille tiedotustilaisuuksia ja välitettiin niille uutisaineistoa. Varsinainen aktiivinen mainonta oli vallitsevasta tilanteesta johtuen edelleen pysähdyksissä. Aikataulu-ilmoitusten julkaiseminen jatkui aikaisemmin supistetun ohjelman mukaisesti 22 lehdessä eri puolilla maata.

Tavaroiden puuttuminen ja liikatavarat. Sellaisia eri liikennepaikoilta saapuneita ilmoituksia, joissa ilmoitettiin kuljetettavaksi jätettyä tavaraa puuttuvan, ja joiden johdosta tiedustelujaoston on täytynyt ryhtyä toimittamaan tutkimuksia, on toimintavuoden aikana kertynyt 16,306. Edellisenä vuonna oli vastaavien asioiden lukumäärä 10,140. Liikatavaroiden lukumäärä oli toimintavuonna 3,366, sen ollessa edellisenä vuonna 2,599.

Puuttumisilmoitusten ja liikatavaran lukumäärän lisääntyminen on johtunut niistä poikkeuksellisista tilanteista, jotka aiheutuivat sotatoimista Karjalassa ja Lapissa, johtuen siirtoväen valtavaan liikehtimiseen, ja puuttumisilmoitusten samoin kuin liikatavaroiden suuresta lisääntymisestä ilmenee, että kuljetettavaksi on jätetty huomattavat määrät tavaraa sekä osoitteettomana että virheellisellä osoitteella varustettuna ja että tavaroita vaunuihin kuormattaessa on tapahtunut virheellisyyksiä. Tapausten runsauden vuoksi niiden selvittely on vaatinut paljon aikaa ja työtä, eikä puuttuvia tavaroita ole läheskään kaikkia voitu löytää ja toimittaa vastaanottajilleen yhtä vähän kuin kaikelle liikatavaralle on onnistuttu löytämään omistajia.

Vahingoittunut tavara. Tavaroiden vahingoittumisesta on tiedustelujacstolle saapunut toimintavuoden kuluessa 6,620 ilmoitusta. Edellisenä vuonna oli vahingoittumistapausten lukumäärä 6,400. Näiden tapausten jatkuva lisääntyminen johtuu sodan aiheuttamasta poikkeuksellisesta liikenteestä ja tavaroiden puutteellisesta päällystämisestä, kun nykytilanteessa ei ole aina mahdollisuutta varustaa tavaroita päällyksellä, joka pystyisi suojaamaan tavarat, sillä huolellisestikin käsiteltäessä kuljetusesineet ovat nykyoloissa, kun vaunut on kuormattava ääriään myöten täyteen ja kuljetukset pitkistyvät junien kulun epäsäännöllisyyden takia, alttiina vahingoittumiselle enemmän kuin ennen.

Varkastapaukset. Kaikkien tarvikkeiden niukkuus on aiheuttanut toimintavuoden aikana yhä lukuisammin tapauksia, että kuljetettavaksi jätettyä tavaraa on varastettu, jota ei ole voitu kyllin tehokkaasti estää, kun riittävän vartioinnin järjestämiseen ei ole ollut mahdollisuutta henkilökunnan puutteen takia.

Viivästyneet kuljetukset. Tavaralähetysten kuljetusten viivästyemisestä ynnä muista tavarat kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä saapuneiden ilmoitusten sekä tavarat lähettäjien ja vastaanottajien tavaralähetysten suhteen tekemien valitusten johdosta on myös toimitettu tutkimuksia. Näitä ilmoituksia oli toimintavuonna 2,033. Edellisenä vuonna niitä oli 966. Lisäys johtuu juna-liikenteen säännöllisistä kulkua horjuttaneista seikoista.

Korvausanomukset. Tavarat katoamisesta ja vahingoittumisesta sekä viivästyneestä kuljetuksesta y. m. tavarat kuljetusta kohdanneista epäsäännöllisyyksistä tehtyjä korvausvaatimuksia on toimintavuoden aikana käsitelty 4,245 kappaletta. Edellisenä vuonna niiden lukumäärä oli 7,130.

Perimätön tavara. Tiedustelujaoston toimesta toimitettiin Helsingissä toimintavuoden aikana seitsemän eri huutokauppaa, joihin asemilta määräysten mukaan lähetettiin erilaatuiset perimättä jätetyt tavarat ja löytötavarat myy-

täviksi. Myyntieriä oli näissä huutokaupoissa yhteensä 2,668. Edellisenä vuonna niitä oli 1,529. Liikenne.

Perimättä jätettyjen matkatavaroiden tarkkailua varten saapui tiedustelujaostoon eri asemilta toimintavuoden aikana 1,156 ilmoitusta.

Rautatien alueella harjoitettu liiketoiminta. Rautatien liikennepaikoilla ja näiden alueilla, joiden käyttöä koskevat asiat käsittelee rautatiehallituksen liikenneosasto, harjoitetaan yksityisten yrittäjien, yhtiöiden ja eräiden valtionlaitosten toimesta varsin laajasti kaikenlaista liiketoimintaa, joka kohdistuu asemaravintolain, kahvitarjoilujen, kioskimyymäläin, yleisten puhelimien y. m. s. pitoon ja joka on yksityiskohtaisesti määritelty kussakin tapauksessa tehdyllä sopimuksella, joissa on, paitsi muuta, määrätty myös vuokramaksu, joka liikkeen harjoittajan on suoritettava oikeudestaan rautatielaitokselle. Asemaravintoloista ja suuremmista kahvitarjoiluista tämä vuokramaksu on jo aikaisemmin määrätty suoritettavaksi määräprosenttina liikkeen bruttotulosta. Vuoden 1943 lopulla rautatiehallitus määräsi, että tämä menettely, vuokran maksaminen prosenttina bruttotulosta, oli ulotettava käsittämään kaikki liikennepaikoilla ja niiden alueilla harjoitetusta liiketoiminnasta tehdyt sopimukset. Tämä laaja muutostyö, joka käsitti 236 sopimusta, pantiin alulle marraskuussa 1943 ja saatettiin loppuun maaliskuussa 1944. Työ suoritettiin rautatiehallituksen liikennetoimistossa ilman mitään keskeytyksiä.

Rautatiekirjakauppa Oy:n ja rautatiehallituksen välinen sopimus kirjojen, sanomalehtien ja muiden painotuotteiden kauppaamisesta liikennepaikoilla ja junissa tehty sopimus lakkaa olemasta voimassa joulukuun 31. päivänä 1945. Sopimuksen uusimiseksi ajan vaatimusten mukaiseksi ja myyntioikeudesta rautatielle tulevan vuokramaksun määrittämiseksi suoritettavaksi prosenttina yhtiön tulojen perusteella ryhdyttiin jo toimintavuoden aikana neuvotteluihin.

Kansainvälisen Makuuvaunu- ja Eurooppalaisen Pikajunayhtiön ja rautatiehallituksen välillä tehty sopimus ravintolavaunuliikkeen harjoittamisesta valtion rautateillä sanottiin elokuun 25. päivänä irti lakkaavaksi olemasta voimassa lokakuun 31. päivänä 1946, kuten sopimuksessa määrätään.

VII. Tariffit.

Tariffit. Kesäkuun 2 sekä kesäkuun 22 päivinä 1944 annetuilla asetuksilla muutettiin erinäisiä tariffisäännön pykäläiä, jolloin 2 luokan ja 1 luokan liput 1. 8.—44 lukien kohosivat vastaavasti $33\frac{1}{3}$ ja 20 % lla. Tariffit.

Joulukuun 2 päivänä 1944 rautatiehallitus päätti, että maksu valtionrautateiden ja Loviisa—Vesijärven rautatien välisessä tavarayhdysliikenteessä Lahden asemalla toimitettavasta siirtokuormauksesta on 1. 1. 1945 lukien 70 penniä 100 kilolta.

Joulukuun 30 päivänä 1944 rautatiehallitus päätti, että maksu valtionrautateiden ja Jokioisten rautatien välisessä tavarayhdysliikenteessä Humppilan asemalla toimitettavasta siirtokuormauksesta on 1. 1. 1945 lukien 70 penniä 100 kilolta.

Rahti- y. m. alennuksia. Tammikuun 14 päivänä 1944 rautatiehallitus myönsi Finnish Chemicals Oy:lle sellaisen rahtialennuksen, että sen tehtaalte Äetsään lähetettävän, laivassa päälyyksettä irrallaan kuljetetun keittosuolan kuljetusmaksut saatiin laskea edelleenkin vuoden 1944 loppuunsaakka 10 luokan mukaan.

Helmikuun 2 päivänä 1944 rautatiehallitus myönsi 50 %:n alennuksen rahti- ja pikatavaralähetyksistä, jotka Sotasokeiden Harjatehdas lähetti Tikkurilan asemalta tai jotka lähetettiin mainitulle tehtaalte Tikkurilan asemalle. Alennus, joka ei koskenut säädettyjä vähimpiä maksuja, oli voimassa 15. 2.—31. 12. 1944.

Tariffit.

Kesäkuun 15 päivänä 1944 rautatiehallitus myönsi 20 % n alennuksen niiden koivu-, haapa- ja leppäproppien kuljetusmaksuista, jotka Suolahden Pilkeyhtym jää Iisveden Pilkeyhtymä lähettivät Oy Petko Ab:lle Iisvedeltä ja Suolahdesta Malmille ja Lielahteen. Alennus oli voimassa 20. 6.—31. 12. 1944.

Elokuun 8 päivänä 1944 rautatiehallitus määräsi, että ne 2 m tai sitä lyhyemmät aisatut tai aisaamattomat koivupölkkyt, jotka lähetetään pilketehtaille autopilkkeiksi valmistettaviksi, rahditetaan 1. 9. 1944—31. 12. 1945 koivuhalkotariffin mukaan.

Syyskuun 8 päivänä 1944 rautatiehallitus määräsi, että ne 1—2 1/2 metrin pituiset polttopuina käytettävät mänty- ja kuusipaperipuut, jotka Oy H. Saastamoinen Limited lähettää Kajaanin—Pieksämäen ja Huutokosken—Viinijärven rataosilta Sörnäisiin Oy Arabia Ab:lle ja Riihimäelle Riihimäen Lasi Oy:lle, on 15. 9. 1944—1. 9. 1945 välisenä aikana rahditettava havuhalkotariffin mukaan.

Marraskuun 22 päivänä 1944 rautatiehallitus myönsi 10 % n rahtialennuksen niistä puuvillatuotelähetyksistä, jotka Oy Finlayson — Forsa Ab lähetti erikoissisustuksella varustetuissa vaunuissa Humppilasta Tampereelle. Alennus oli voimassa 25. 11.—31. 12. 1944.

Joulukuun 16 päivänä 1944 rautatiehallitus myönsi Finnish Chemicals Oy:lle sellaisen rahtialennuksen, että sen tehtaalte Äetsään lähetettävän, laivassa päällyksettä irrallaan kuljetetun keittosuolan kuljetusmaksut saadaan laskea vuoden 1945 aikana 10 tariffiluokan mukaan.

VIII. Henkilökunta.

Henkilökunta.

Henkilökunta. Kunkin osaston henkilökunnan keskimääräinen suuruus vuoden 1944 aikana ja edellisen vuoden vastaavat luvut nähdään seuraavasta taulukosta.

	Vakinaista henkilökuntaa		Ylimääräistä henkilökuntaa		Työläisiä, likimäärin		Yhteensä	
	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943
Rautatiehallitus	464	452	124	127	87	78	675	657
Linjahallinto	13 831	13 413	6 846	6 154	11 585	11 484	32 262	31 051
Siitä:								
Talousoasto	141	135	28	30	16	16	185	181
Rataosasto	1 060	1 092	28	19	3 495	3 822	4 583	4 933
Koneosasto	3 425	3 362	1 995	1 818	4 804	4 485	10 224	9 665
Varasto-osasto	144	130	137	143	2 366	2 188	2 647	2 461
Liikenneosasto	9 061	8 694	4 658	4 144	904	973	14 623	13 811
Yhteensä	14 295	13 865	6 970	6 281	11 672	11 562	32 937	31 708
Rautatierakennusosasto	43	41	146	296	587	1 714	776	2 051
Kaikkiaan	14 338	13 906	7 116	6 577	12 259	13 276	33 713	33 759

Peruspalkkaista virkaa tai tointa taikka toista ylimääräistä tointa väliaikaisena tai sijaisena hoitamaan määrätyn ylimääräisen toimen haltijan oikeus ikälisään. Sen johdosta, että valtiovarainministeriö oli kirjelmällään N:o 2337, 30/3 1944, ilmoittanut, että ministeriö ei halunnut asettua vastustavalle kannalle siinä suhteessa, että ministeriön kirjelmässä N:o 5599, 9/11 1943, annettuja, ylimääräisen toimen haltijan ikälisää koskevia määräyksiä saataisiin soveltaa valtionrau-

tateillä vuoden 1943 alusta alkaen, rautatiehallitus ilmoitti toukokuun 5 p:nä, että valtiovarainministeriön edellämäinitun kirjelmän määräyksiä, jotka oli annettu tiedoksi rautatiehallituksen kirjelmällä N:o H 666/15530, 26/11 1943 oli noudatettava takautuvasti tammikuun 1 päivästä 1943 lukien.

Henkilökunta.

Palkkaus virantoimituksen keskeytyksen aikana. Rautatiehallituksen huhtikuun 28 päivänä päivätyyn kirjeen mukaan oli valtiovarainministeriö huhtikuun 18 päivänä ilmoittanut, että vaikka palkkauslain 8 §:n 2 momentin sanamuoto voi antaa perustetta sellaisellekin tulkinnalle, että vähentämätön palkkaus voidaan maksaa ainoastaan sairauden alkamispäivää seuraavan kuudenkymmenen päivän ajalta, ministeriö kuitenkin katsoo kohtuulliseksi, että tapaturman tai ammattitaudin aiheuttaman virantoimituksen keskeytyksen aikana saadaan palkkaus maksaa vähentämättömänä kuudenkymmenen päivän ajalta riippumatta siitä, onko keskeytys ollut yhtäjaksoinen vai ei.

Valtion vakinaisessa työssä olevien, työsopimuksen nojalla otettujen kuukausitai vuosipalkkaa nauttivien työntekijäin väliaikainen perhelisä. Rautatiehallitus ilmoitti tammikuun 7 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päättäneen, että valtion vakinaisessa työssä olevalle, työsopimuksen nojalla otetulle kuukausi- ja vuosipalkkaa nauttivalle työntekijälle on tammikuun 1 päivästä 1944 lukien toistaiseksi suoritettava väliaikaista perhelisää samojen perusteiden mukaan, kuin sitä on valtioneuvoston 7 päivänä tammikuuta 1943 ja 1 päivänä huhtikuuta 1943 (rautatiehallituksen kirjelmät N:o H 40/395, 18/1 1943, ja N:o 956/4519, 22/4 1943) tekemien päätösten mukaan suoritettu vuonna 1943.

Kalliinpaikanlisän maksaminen erinäisissä tapauksissa. Syyskuun 15 päivänä päivätyssä kirjelmässä rautatiehallitus ilmoitti valtiovarainministeriön antamat ohjeet, jotka koskivat kalliinpaikanlisän maksamista sodan johdosta toiselle paikkakunnalle työskentelemään siirretyille viran- ja toimenhaltijoille.

Kemijärven—Voitajoen rataosalla maksettava korvaus virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella. Rautatiehallitus ilmoitti toukokuun 12 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön oikeuttaneen rautatiehallituksen korvaamaan vuoden 1944 vastaavista määrärahoista Kemijärven—Voitajoen rataosalla marraskuun 1 päivän 1942 ja elokuun 31 päivän 1943 välisenä aikana viranteossa olleille valtionrautateiden liikenne- ja koneosastojen viran- ja toimenhaltijoille taannehtivasti erotuksen normaalisesti laskettujen päivä- ja yörahojen ja heidän nostamiensa, viranteosta vieraalla paikkakunnalla suoritettujen korvausten välillä.

Junahenkilökunnan virantoimitusrahat junien myöhästyessä. Suomen veturi- miesyhdistyksen anomuksen johdosta, että virantoimitusrahojen saantiin oikeuttavaksi ajaksi saataisiin laskea myöskin junan myöhästymisaika, mikäli juna on aikataulujastaan myöhästynyt vähintään puoli tuntia, rautatiehallitus ilmoitti huhtikuun 12 päivänä katsovansa, ettei anomus anna aiheutta toimenpiteisiin voimassaolevien määräysten muuttamiseksi.

Konepajatyöntekijäin vuosilomapalkan maksaminen. Talouscsaston johtaja ilmoitti elokuun 14 päivänä päivätyssä kirjeessään suostuneensa siihen, että Pasilan konepajan konttoripäällikölle annetaan tilitystä vastaan 30,000 markkaa varoja käytettäväksi konepajan työntekijäin vuosilomapalkkojen maksamista varten.

Kirjeessä joulukuun 11 päivästä talouscsaston johtaja kehoitti asianomaisia kiinnittämään huomiota asetuskokouksessa numerolla 829 julkaistuun, 16 päivänä marraskuuta 1944 annettuun valtioneuvoston päätökseen *työpalkkojen ylimääräisestä korotuksesta.*

Rautatiehallitus lähetti heinäkuun 21 päivänä asianomaisille tiedoksi ja aiheutuvaa toimenpidettä varten puolustusministeriön kiertokirjeen 21/6. 1944, sotapalveluksessa oleville asevelvollisille ja vapaaehtoisille maksettavan palkan ilmoittamisesta.

Henkilökunta.

Sotapalvelukseen kutsuttujen palkkaus. Rautatiehallituksen heinäkuun 28 päivänä päivätty kirje sisälsi puolustusministeriön ilmoituksen, että sellaiset rautatiealaiset, jotka ruumiinvamman tai sairauden perusteella aikaisemmissa kutsunnoissa oli määrätty nostovaen II luokkaan, mutta myöhemmin kutsuttu uudelleen sotapalvelukseen, olivat oikeutettuja toimestaan tai työpaikastaan tulevaan palkkaukseen niillä edellytyksillä, jotka on mainittu syyskuun 25 päivänä 1941 annetussa valtioneuvoston päätöksessä.

Rautatiehallituksen kirje elokuun 18 päivästä sisälsi määräyksiä, jotka koskivat n. s. reserviläispalkkausta.

N. s. reserviläispalkkauksen maksaminen. Kirjeessä joulukuun 2 päivästä talousosaston johtaja viittasi rautatiehallituksen kirjelmässä N:o H. 616/3794, 21/4. 1944 oleviin ohjeisiin, joiden mukaan valtion viran- tai toimenhaltija, ylimääräinen toimihenkilö ja vakinainen työntekijä, joka sotatilan aikana on kutsuttu sotapalvelukseen, joka ei ole asevelvollisuuslain edellyttämää säännöllistä palvelusta vakinaisessa väessä, tai reservin kertausharjoituksiin taikka ylimääräiseen palvelukseen, on oikeutettu saamaan rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 7/H. 348, 3/10. 1941, mukaisen palkkauksen siihen asti, kunnes hänet palveluksesta vapautetaan tai toistaiseksi lomautetaan, ja kiinnitti asianomaisten huomiota yllämainittujen ohjeiden tarkkaan noudattamiseen.

Sellaisten sotapalvelukseen kutsuttujen II luokan nostomiesten palkkaus, jotka aikaisemmin eivät ole olleet sotapalveluksessa. Rautatiehallituksen kirje elokuun 18 päivästä sisälsi puolustusministeriön yllämainitussa palkkaussasiassa antamat määräykset.

Palkkauksen suorittaminen viran- tai toimenhaltijalle sotapalvelusaikana. Elokuun 25 päivänä rautatiehallitus ilmoitti tiedoksi puolustusministeriön kirjelmällään 16/8 antamat määräykset, jotka koskivat edellämainittua palkkaussasia.

Yhteys- ja rautatieupseerien päivärahat. Talousosaston johtaja ilmoitti joulukuun 12 päivänä, että Päämajan rautatieosaston kirjelmän N:o 2736/Raut.1/7/8 b sal., 22/11. 1944 mukaisesti saatiin edelleenkin suorittaa päivärahat sekä majointus- ja muonarahat, milloin niiden suorittaminen tulee kysymykseen, samassa järjestyksessä ja samoin edellytyksin kuin siihenkin saakka, niin kauan kuin 9 päivänä heinäkuuta 1943 annettu päiväraha-avustus on voimassa.

Sotapalveluksessa ollessaan vangiksi joutuneen tai kadonneen n. s. reserviläispalkkaus. Rautatiehallituksen kirje syyskuun 1 päivästä sisälsi puolustusministeriön ilmoituksen, joka koski edellämainittua palkkausta.

Palkkaus virassa tai toimessa sattuneen tapaturman taikka ammattitaudin aiheuttamasta sairaudesta johtuneen virantoimituksen keskeytyksen aikana. Rautatiehallitus ilmoitti syyskuun 22 päivänä, että valtiovarainministeriö oli antanut kirjelmässään tarkemmin mainitut lisäohjeet, jotka koskivat valtion viran- ja toimenhaltijain palkkauksesta joulukuun 22 päivänä 1942 annetun lain 8. §:n 2 momentin soveltamista.

Keuhkotautiparantola-avustukset. Talousosaston johtaja ilmoitti lokakuun 3 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön suostuneen siihen, että se keuhkotautiparantola-avustuksen enimmäismäärä, jonka rautatiehallitus on oikeutettu suorittamaan keuhkotautia poteville rautatiealaisille, saadaan lokakuun 1 päivästä 1944 lukien korottaa 30 markasta 35 markaksi päivässä.

Avustuksen maksaminen työläiselle sairauden aikana. Rautatiehallitus ilmoitti lokakuun 13 päivänä päättäneensä, että marraskuun 1 päivästä 1944 alkaen on sairauden aikana työläiselle maksettavasta palkasta vähennettävä siltä ajalta, jolloin häntä hoidetaan valtionrautateiden kustannuksella sairaalassa tai parantolassa, valtion siviilisairaaloita varten kulloinkin vahvistettua alimman eli III:n maksuluokan päivämaksua vastaava määrä kultakin päivästä.

Sotainvaliidiiden proteesien korjaamisesta aiheutuneet työstä poissaolot. Rautatiehallitus ilmoitti toukokuun 19 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön oikeuttaneen rautatiehallituksen maksattamaan valtionrautateiden palveluksessa oleville sotainvaliideille palkkaa proteesien korjaamisesta aiheutuneiden työstä poissaolojen ajalta samojen määräysten mukaan kuin tavallisissa sairaustapauksissa. Henkilökunta.

Tällöin on asianomaiselta vaadittava joko rautatielääkärin antama todistus tai asianomaisen sairaalan tai proteesipajan antama todistus, jonka rautatielääkäri on vahvistanut, mistä todistuksesta tulee käydä tarkoin ilmi, miten pitkän ajan proteesinkorjaus on kestänyt.

Kansaneläkevakuutusmaksun pidättäminen. Talousosaston johtaja antoi toukokuun 8 päivänä ohjeita, jotka koskivat kansaneläkevakuutusmaksun pidättämistä.

Veroennakon pidättäminen erinäisistä matkakustannusten korvauksista ja virantekorahoista. Rautatiehallituksen elokuun 25 päivänä päivätty kirje sisälsi valtiovarainministeriön antamat määräykset, jotka koskivat tulo- ja omaisuusveron ennakon pidätystä edellämaituista tuloista.

Kansaneläkevakuutusmaksujen palkanpidätyserien tasoittaminen. Rautatiehallitus ilmoitti marraskuun 10 päivänä kansaneläkelaitoksen huomauttaneen, että vuoden viimeistä ennakkoerää pidätettäessä on toimitettava sellainen tasotus, ettei vuotuinen ennakkomaksu nouse suuremmaksi kuin vakuutetun vuosipalkan mukaan laskettu vakuutusmaksu.

Talousosaston johtajan kirje marraskuun 21 päivästä sisälsi ohjeita, jotka koskivat kansaneläkevakuutusmaksujen palkanpidätyserien tasoittamista.

Viran- ja toimenhaltijain palkkauksista sairauden y. m. s. takia toimitettavien pidätysten kirjaaminen. Tilitoimisto antoi heinäkuun 4 päivänä päivätyssä kirjelmässään määräyksiä otsakkeessa mainittujen pidätysten kirjaamisesta.

Sodan johdosta toiselle paikkakunnalle siirretyille viran- ja toimenhaltijoille maksettava korvaus. Rautatiehallituksen kirjelmä maaliskuun 31 päivästä sisälsi valtioneuvoston saman kuun 10 päivänä tekemän päätöksen, joka kcski sodan johdosta toiselle paikkakunnalle siirretyille viran- ja toimenhaltijoille maksettavaa korvausta.

Edelläolevaa kirjelmää koskevien tiedustelujen johdosta talousosaston johtaja antoi huhtikuun 14 päivänä päivätyssä kirjelmässään erinäisiä selityksiä.

Muonarahan suorittaminen evakuoitulla alueella. Rautatiehallitus ilmoitti heinäkuun 5 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön oikeuttaneen rautatiehallituksen suorittamaan kaikille pakkoevakuoitulla alueella sekä sellaisilla alueilla, joilla muonituksen järjestely on käynyt vapaaehtoisen evakuoinnin vuoksi tarpeelliseksi, toimiville valtionrautateiden viran- tai toimenhaltijoille, ylimääräisen toimen haltijoille sekä työntekijöille muonarahaa 20 markkaa vuorokaudelta.

Evakuoitujen viran- ja toimenhaltijain matkakustannusten korvaus sekä päivä- ja vuokrat rahat. Syyskuun 1 päivänä rautatiehallitus lähetti asianomaisille tiedoksi otteen valtioneuvoston pöytäkirjasta valtiovarainministeriön esittelystä, joka koski matkakustannusten korvauksen sekä päivä- ja vuokrat rahan suorittamista sellaisille valtion viran- tai toimenhaltijoille, jotka sodan johdosta on siirretty toiselle paikkakunnalle.

Linjakirjurien ja -sähköttäjien matkakulujen korvaus. Rautatiehallitus ilmoitti joulukuun 22 päivänä, viitaten kirjelmäänsä N:o H. 387/5244, 2/6. 1944, että jos linjakirjurin tai -sähköttäjän virantoimitus asemapaikan ulkopuolella samalla paikkakunnalla kestää kauemmin kuin seitsemän päivää, on heille tuleva korvaus 40 markkaa päivästä tai, jos heillä tällöin on valtionrautateiden puolesta vapaa asunto, 15 markkaa pienempi eli 25 markkaa päivästä.

Viipurin konepajan työntekijäin muuttokorvaus ja vuokra-avustus. Talousosaston johtaja ilmoitti marraskuun 18 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden

Henkilökunta. ministeriön oikeuttaneen rautatiehallituksen maksamaan Viipurin konepajasta siirretyille työntekijöille muuttokorvausta ja vuokra-avustusta kirjeessä tarkemmin mainittujen määräysten mukaan.

Virkalomat valtion virastoissa ja laitoksissa v. 1944 Rautatiehallitus julkaisi lokakuun 21 päivänä päivätyssä kirjelmässään 12 päivänä lokakuuta 1944 annetun asetuksen virkalomista valtion virastoissa ja laitoksissa vuonna 1944 annetun asetuksen muuttamisesta.

Rautatiehallituksen kirje heinäkuun 3 päivästä sisälsi määräyksiä, jotka koskivat viran- ja toimenhaltijain virkalomaa vuonna 1944.

Työntekijäin vuosilomat v. 1944. Joulukuun 7 päivänä päivätyssä kirjeessä talousosaston johtaja kiinnitti asianomaisten huomiota 23 päivänä marraskuuta 1944 annettuun valtioneuvoston päätökseen työntekijäin vuosisilomien järjestämisestä vuonna 1944 annetun valtioneuvoston päätöksen muuttamisesta, joka on julkaistu asetuskokoelmassa numerolla 845.

Itä-Karjalassa ja Kemijärven—Sallan radalla palvelevien rautatieläisten vuorolomat. Rautatiehallitus ilmoitti maaliskuun 17 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön oikeuttaneen asianomaisen valtionrautateiden jakson päällystön toistaiseksi ja niin kauan kuin silloinen poikkeuksellinen tilanne jatkui myöntämään Itä-Karjalassa ja Kemijärven—Sallan radalla palveleville rautatieläisille n.s. vuorolomia kirjelmässä tarkemmin mainittujen määräysten mukaan.

Maatalous- ja metsätyöhön käytettävää n.s. osalomaa koskevat järjestelyt. Talousosaston johtaja lähetti toukokuun 11 päivänä asianomaisille kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön työvoima-asian osaston kiertokirjeen N:o 88 ohessa ohjeet valtion viran- ja toimenhaltijain virkaloman aikana 1944 maatalous- tai metsätöihin osallistumisesta sekä vuosisilomailain alaisten työntekijäin vuosisiloman järjestelystä v. 1944 sekä sitä koskevan ilmoittautumislomakkeen täyttämisestä ilmoittautumislomakkeineen ja lomaluovutuskirjeineen.

Virkalomien saamiseen oikeuttava palvelusaika. Rautatiehallitus ilmoitti kesäkuun 22 päivänä, että rautatiehallituksen kirjelmän N:o H. 684/3796, 21/4. 1944 määräyksiä virkaloman saamiseen oikeuttavasta palvelusajasta on noudatettava myös valtion ylimääräisiin toimenhaltijoihin nähden.

Lomat maatalous- ja metsätöihin osallistumista varten. Rautatiehallituksen heinäkuun 10 päivänä päivätty kirje sisälsi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön antamia määräyksiä, jotka koskivat viran- ja toimenhaltijain sekä ylim. toimenhaltijain osallistumista maatalous- ja metsätöihin.

Korvaus saamatta jääneistä lomista. Rautatiehallitus lähetti syyskuun 26 päivänä päivätyn kirjelmänsä ohella osaston johtajille jäljennöksenä otteen valtioneuvoston pöytäkirjasta valtiovarainministeriön esittelystä 23 päivästä syyskuuta 1944 asiassa, joka koski valtion viran tai toimenhaltijoille maksettavia korvauksia vuonna 1944 saamatta jääneistä virkalomista.

Vuonna 1941 pitämättä jääneiden vuosilomien korvaaminen. Rautatiehallitus ilmoitti toukokuun 12 päivänä valtiovarainministeriön suostuneen siihen, että erinäisille valtionrautateiden työntekijöille, jotka vuonna 1941 eivät voineet saada vuosilomaa sen johdosta, että he joutuivat reserviläisinä sotapalvelukseen, saatiin suorittaa korvaukset vuonna 1941 pitämättä jääneistä vuosisilomista vuoden 1944 vastaavista määrärahoista.

Virkalomat ja lomakorvaus. Rautatiehallituksen kirje marraskuun 10 päivästä sisälsi virkalomista valtion virastoissa ja laitoksissa lokakuun 12 päivästä 1944 annetun asetuksen tulkintaa.

Korvaukset vuonna 1944 saamatta jääneistä virkalomista. Rautatiehallituksen kirjelmä lokakuun 31 päivästä 1944 sisälsi valtiovarainministeriön edellämainitussa asiassa antamat lisäohjeet.

Rautatiehallitus ilmoitti joulukuun 15 päivänä valtiovarainministeriön selittäneen, että milloin viran- tai toimenhaltija on syystä tai toisesta poistunut

valtion palveluksesta ennen lokakuun 1 päivää eli ennen varsinaisen lomakauden päättymistä, ei hänelle voida suorittaa korvausta saamatta jääneestä virkalomasta. Henkilökunta.

Rautatieläisten Erorahaston (Rautatieläisten Avustuskassan) jäsenmaksujen kantaminen. Rautatiehallitus ilmoitti kesäkuun 2 päivänä suostuneensa siihen, että rautatiehallituksen pääkassanhoitaja, jaksonkassanhoitajat ja asemakassanhoitajat saavat palkanmaksun yhteydessä heille jätettyjen kantoluetteloiden mukaan kantaa Rautatieläisten Avustuskassan (nykyisen Rautatieläisten Erorahaston) jäseniltä perittävät jäsenmaksut heinäkuun 1 päivästä 1944 lukien toistaiseksi, tullen mainitun rahaston kuitenkin suorittaa asianomaïsille kassanhoitajille 2 % palkkiota kannetusta määrästä.

Eläkekassojen valtionapu. Rautatiehallitus ilmoitti helmikuun 25 päivänä, että Eduskunta valtiovarainministeriön tammikuun 26 päivänä päivätyn kirjelmän mukaan oli päättänyt korottaa eläkekassojen valtionavun 100 prosenttia, joten valtionrautateiden eläkelaitoksen, maksamia kuolinpesäeläkkeiden kalliinajanlisää saadaan korottaa n. 10 prosenttia peruseläkkeiden määrästä.

Pasilan konepajan huoltokonttorille suoritettava avustus. Rautatiehallitus ilmoitti tammikuun 21 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päättäneen korottaa Pasilan konepajan huoltokonttorin nauttiman 15,000 markan suuruisen avustuksen 30,000 markkaan vuodessa.

Pasilan konepajan työntekijäin palkkalista. Rautatiehallitus ilmoitti syyskuun 15 päivänä suostuneensa Pasilan konepajan päällikön esitykseen, että, kcska työntekijäin palkat Pasilan konepajalla maksetaan päivää myöhemmin kuin muilla konepajoilla, puheenaoleva palkkalista saadaan lähettää talousjakscon kunkin kuukauden 11:ksi ja 26:ksi päiväksi klo 12 mennessä.

Eron myöntäminen sairauden perusteella ennen eläkeiän saavuttamista. Elokuun 17 päivänä päivätyssä kirjeessään talousosaston johtaja pyysi csastojen johtajia, ennen kuin viran- tai toimenhaltijoille sekä ylimääräisen toimen haltijalle myönnetään ero sairauden aiheuttaman pysyvän työkyvyttömyyden perusteella ennen säädetyn eläkeiän saavuttamista, lähettämään asiakirjat ylläikärrille lausunnon antamista varten. Samoin on meneteltävä myöskin työntekijöihin nähden.

Elokuun 25 päivänä rautatiehallitus saattoi asianomaisten tietcon elokuun 4 päivänä annetun asetuksen avustuksen suorittamisesta sotatoimien johdosta kuolleen valtion viran- tai toimenhaltijan, ylimääräisen toimenhaltijan tai vakinaisen työntekijän kuolinpesälle.

Talousosaston johtajan kirjeessä joulukuun 8 päivästä on julkaistuna hallinto- ja talousosastojen virkatutkinnon tulokset.

Terveystenhoitojaoston nimilyhennys. Rautatiehallitus vahvisti marraskuun 3 päivänä taloustoimiston alaisen terveydenhoitojacscon nimilyhennykseksi Ttj.

Rautatieläisille tilapäisesti ja rautatieläisiin kuulumattomille vuokrattujen huoneistojen vuokrat. Toukokuun 5 päivänä rautatiehallitus ilmoitti, että niiden huoneistojen vuokriin nähden, jotka on vuokrattu rautatieläisille tilapäisesti tai rautatieläisiin kuulumattomille, oli noudatettava kirjeessä tarkemmin mainittuja määräyksiä.

Vuokramaksujen määrääminen valtion virastoille ja laitoksille valtion taloissa. Rautatiehallitus lähetti marraskuun 3 päivänä päivätyn kirjelmänsä ohella asianomaisten tietoon saatettavaksi jäljennöksen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmästä N:o 104, 26/10. 1944, joka kcskee otsakkeessa mainittua asiaa.

Rautatieasemilla sijaitsevien postitoimipaikkojen huoneistojen vuokrien korotus. Talousosaston johtaja ilmoitti toukokuun 2 päivänä, että posti- ja lennätinhallitus oli hyväksynyt rautatieasemilla sijaitsevien postitoimipaikkojen huoneistojen vuokrien korotukset rautatiehallituksen tekemän esityksen mukaisesti vuoden 1944 tammikuun 1 päivästä lukien.

Henkilökunta.

Alivuokralaisten ottaminen valtionrautateiden asuinhuoneistoihin. Rautatiehallitus antoi elokuun 18 päivänä määräyksiä, joiden mukaan valtionrautateiden asuinhuoneiston haltija saa toistaiseksi ottaa alivuokralaiseksi muitakin kuin omia sukulaisiaan ja valtionrautateillä palvelevia henkilöitä, kuitenkin ottaen huomioon, että valtionrautateiden palveluksessa oleville henkilöille on annettava etusija.

Puutavarakirjanpitäjien konttorihuoneista maksettavat korvaukset. Rautatiehallitus ilmoitti elokuun 18 päivänä vahvistaneensa niille puutavarakirjanpitäjille maksettavat korvausmäärät, jotka asuvat valtionrautateiden asunnoissa ja jotka käyttävät yhtä asuinhuonetta konttorihuoneena.

Rakennus- ja ratamestareille toimistohuoneesta suoritettava korvaus. Rautatiehallitus ilmoitti maaliskuun 10 päivänä päättäneensä, että huhtikuun 1 päivästä 1944 lukien rataosaston rakennus- ja ratamestareille suoritettava korvaus toimistohuoneesta korotetaan 225 markkaan kuukaudessa, mihin määrään sisältyy myös korvaus lämmitys-, valaistus- ja siivouskustannuksista. Korvaus suoritetaan vain rakennus- ja ratamestareille, joille erikoinen toimistohuone on tarpeen, mutta joille sitä ei ole valtionrautateiden puolesta erikseen järjestetty, vaan toimisto on sijoitettava asianomaisen asuinhuoneistoon.

Neuvostoliitolle palautettavaa omaisuutta koskeva ulkoasiainministeriön kirje N:o B 199. Talousosaston johtaja lähetti lokakuun 31 päivänä päivätyn kirjeensä ohessa asianomaisille tiedoksi jäljennöksen otsakkeessa mainittua asiaa koskevasta ulkoasiainministeriön lokakuun 21 päivänä 1944 antamasta kirjelmästä N:o B 199.

Tarvikkeiden luovutus neuvostoviranomaisille. Talousosaston johtaja ilmoitti joulukuun 12 päivänä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön lähettäneen rautatiehallitukselle jäljennöksen ulkoasiainministeriön yllämainittua asiaa koskevasta kirjelmästä N:o B 396, marraskuun 21 päivästä, ja määränneensä samalla rautatiehallituksen ministeriölle lähettämään tarkat tiedot tarpeellisine tcsitteineen kaikista tapahtuneista ja vastedes tapahtuvista kulustarpeiden ja tarvikkeiden luovutuksista neuvostoviranomaisten käyttöön.

Kotipuhelimien puhelumaksujen suorittaminen. Rautatiehallitus ilmoitti tammikuun 14 päivänä, että valtionrautateiden varoista voidaan kotipuhelimien puhelumaksuista maksaa, paitsi virkapuheluista aiheutuneet kaukopuhelumaksut, jotka aina on suoritettava valtion varoista, myöskin paikallispuhelumaksuista se osa, jonka harkitaan aiheutuneen virkapuheluista.

Pääkonepajojen keskeneräisiin töihin sidottu rahamäärä. Rautatiehallitus ilmoitti tammikuun 21 päivänä valtiovarainministeriön vahvistaneen sen määrän, mikä rautatiehallituksella saa olla sidottuna pääkonepajojen keskeneräisiin töihin, enintään 90,000,000 markaksi.

Palkansaajien palkkatulojen ilmoittaminen verolautakunnalle. Rautatiehallitus lähetti helmikuun 1 päivänä asianomaisille jäljennöksen valtiovarainministeriön tammikuun 24 päivälle 1944 päivätyistä, otsakkeessa mainittua asiaa koskevasta kirjelmästä N:o 532.

Helsingin rautatieaseman kellolaitteiden hoito. Rautatiehallitus ilmoitti kesäkuun 23 päivänä suostuneensa Sähkö-Osakeyhtiö Siemens Elektriska Aktiebolag-nimisen yhtiön ehdotuksesta korottamaan tälläkalaisen rautatieaseman kellolaitteiden hoidosta yhtiön ja rautatiehallituksen välillä kesäkuun 23 päivänä 1941 tehdyssä sopimuksessa edellytetyn vuosimaksun 2,000 markasta 3,000 markkaan.

Normaalikellot rautatiehallituksessa. Rautatiehallitus ilmoitti maaliskuun 17 päivänä Oy. Normaaliaika-nimisen toiminimen esityksestä suostuneensa sellaiseen väliaikaiseen järjestelyyn, että rautatiehallituksessa sijaitsevat normaalikellot, joiden pommituksissa vaurioitunutta johtoverkkoa ei toistaiseksi voida saada korjatuksi, mainitun yhtiön toimesta asetetaan osoittamaan 12 ja varustetaan merkinnällä, josta selvästi ilmenee, etteivät ne toimi sekä että sopimus

jää edelleenkin voimaan, kuitenkin ehdolla, ettei vuokramaksuja kanneta siltä *Henkilökunta.* ajalta, jolloin kellot eivät toimi.

Ulkosalla liikkuminen Helsingissä ilmahälytyksen aikana. Rautatiehallitus ilmoitti maaliskuun 9 päivälle päivätyssä kirjelmässä N:o 551/1951, että voimassaolevien määräysten mukaan valtionrautateiden palveluksessa olevat henkilöt olivat oikeutetut virantoimitukseen mennäkseen liikkumaan ulkosalla myöskin ilmahälytyksen aikana, mutta tuli heillä tällöin olla mukanaan henkilöllisyystodistus, josta kävi selville, että he olivat valtionrautateiden palveluksessa.

Käteisalennusten huomioiminen laskuja maksettaessa. Valtion revisiolaitoksen huomautuksen johdosta rautatiehallitus määräsi joulukuun 29 päivänä, että sen viranomaisen, joka on tavaran ostanut ja näin ollen tarkastaa ja hyväksyy tavaran hinnan ja maksuehdot, tulee samalla tarkastaa, että maksuehdot, m.m. käteisalennus, on oikein merkitty laskussa näkyviin. Käteisalennuksen vähentämisen laskun määrästä suorittaa se viranomainen, joka määrää laskun maksettavaksi, jolloin maksumääräys voidaan antaa alennuksella vähennetylle summalle. Talousjakson toimiston tehtävänä on laskuihin tehtyjen merkintöjen perusteella tarkastaa, että käteisalennukset on laskuissa huomattu ja oikein vähennetty.

Sen johdosta, että revisiolaitos oli kiinnittänyt rautatiehallituksen huomiota siihen, että käteisalennuksia on jäänyt saamatta maksun viivästymisen vuoksi, rautatiehallitus määräsi, että tavaran vastaanottotarkastus ja laskujen käsittely on järjestettävä niin nopeaksi, että laskut voidaan maksaa määräaikana. Jos tavara tai lasku saapuu vastaanottajalle niin myöhään, ettei maksua siitä syystä ehditä suorittaa alennukseen oikeuttavan maksuajan kuluessa, laskun hyväksyjän tulee merkitä laskuun päivämäärä, jolloin tavara on jätetty tai lasku saapunut valtionrautateille, ja maksuaika siirrettävä alkamaan vasta mainitusta päivästä.

Hintasopimusten mukaisten hintojen noudattaminen ja luvattujen kassa-alennusten huomioiminen valtionrautateiden tavaraostoissa. Valtion revisiolaitoksen tekemien huomautusten johdosta rautatiehallitus kehoitti asianomaisia tarkoin valvomaan, ettei valtionrautateiden tavaraostoissa, mikäli mahdollista, valtion hankintakeskuksen ilmoittamia hintoja ylitetä ja että mainituissa hintailmoituksissa ja laskuissa luvatut kassa-alennukset todellakin huomioidaan valtionrautateiden hyväksi.

Pennimäärien tasoittaminen. Rautatiehallitus ilmoitti helmikuun 4 päivänä päättäneensä, että kaikkien valtionrautateiden maksettavien laskujen loppusummat on ennen niiden suorittamista tasoitettava sekä kaikki valtionrautateiden toimistojen, jaksojen, konepajojen y. m. kirjoittamat listat, laskut y. m. laadittava siten, että niiden pennimäärät päättyvät tasaisiin kymmenpenneihin, jollei ole kysymys 25 tai 75 penneistä. Jos vaihtorahaa käytettäessä maksettava erä päättyy määrään, jonka suorittamiseen tarvitaan 10 penniä pienempää rahaa, on, määrän päättyessä 1—5 penniin, se tasoitettava lähinnä alempaan 10 penniin. Määrän päättyessä 6—9 penniin se on tasoitettava lähinnä korkeampaan 10 penniin.

Terveysten ja sairaanhoito. Yleinen terveydentila rautatieläisten keskuudessa on kertomusvuonna jatkuneen sodan aiheuttamista vaikeuksista huolimatta ollut tyydyttävä. Terveydellistä kestävyyttä ovat edelleenkin koetelleet ankarat rasitukset sekä yleisesti alentunut elintaso, minkä vuoksi on varsin lukuisasti ilmaantunut influenssaa, anginaa ja hengityselinten äkillistä katarria sekä vatsa- ja suolitulehdusta. Yleisvaarallisista tartuntataudeista on esiintynyt vain jokunen tapaus lavantautia, paratyfusta, kurkkumätää, tulirokkoa, kulkutaudinluontoista aivokalvontulehdusta ja lapsihalvausta. Kun kuluneena vuonna voitiin ainoastaan rajoitetusti myöntää vuosilomia, näkyy sotaponnistusten aiheuttama liiallinen rasitus varsinkin hermoston ja sydänlihaksen tau-

Henkilökunta. tien huomattavassa lisääntyneisyydessä. Kasvaneessa määrässä on kuolemansyyksi jatkuvasti todettu aivoverenvuodot ja sydämen lihaksen taudit.

Saatujen tilastonumeroiden mukaan on vuoden 1944 kuluessa ollut rautatie-lääkärien hoidossa yhteensä 41,586 sairaustapausta, joista on aiheutunut 73,298 käyntiä lääkärin luona ja 819 lääkärin käyntiä tai matkaa sairaiden kotiin.

Kertomusvuoden aikana annettiin eräitä lakeja, asetuksia ja määräyksiä jotka sisältyvät rautatiehallituksen mainitun vuoden kiertokirjeisiin. Niistä mainittakoon:

Kiertokirje valtionrautateiden virka-asunnoista ja valtionrautateiden viran- ja toimenhaltijoille vuokratuista asuinhuoneistoista kannettavasta vastikkeesta, annettu 21 päivänä tammikuuta.

Kiertokirje, joka sisältää valtionrautateiden junahenkilökunnan viran-toimitusrahaseänsä ja sen soveltamismääräykset, annettu kesäkuun 16 päivänä.

Kiertokirje, joka sisältää valtion viran- ja toimenhaltijain palkkauksesta annetun asetuksen muuttamisesta toukokuun 26 päivänä 1944 annetun asetuk-sen niiltä osin kuin valtionrautateiden viran- tai toimenhaltijain palkkauksia on muutettu, annettu kesäkuun 16 päivänä.

Kiertokirje, joka koskee kansaneläkelain muuttamista, annettu heinäkuun 4 päivänä.

Kiertokirje, joka koskee palkanpidätyksen määräämistä virantoimituksen keskeytyksen ajalta valtion viran- tai toimenhaltijain palkkauksesta joulukuun 22 päivänä 1942 annetun lain 8 ja 10 §:n sekä valtion ylimääräisistä toimista tammikuun 19 päivänä 1943 annetun asetuksen 10 §:n 2 kohdan edellyttämissä tapauksissa, annettu elokuun 4 päivänä.

Kiertokirje, joka sisältää lain valtion viran- ja toimenhaltijain palkkauksesta annetun lain muuttamisesta, annettu marraskuun 24 päivänä.

Ammattiopetus. Vielä kertomusvuonna jatkui ammattiopetustoiminta sota-vuosina annettujen poikkeuksellisten määräysten ja opetussuunnitelmien mu-kaan. Koulutettavien luku lisääntyi kuitenkin entisestään, kun rautatiellä aika-semmin palvelleita nuoria miehiä vapautettiin vuoden lopulla asepalveluksesta. Liikenneosastossa järjestettiin tämän vuoksi asema-, juna- ja vaihdemiesalok-kaiden nopeampaa kouluttamista varten n.s. alokaskursseja enemmän kuin aikaisemmin. Sellaisia pidettiin Turussa, Vaasassa, lisalmella ja Jyväskylässä sekä lisäksi Helsingissä yhdet kurssit naispuolisten ylimääräisten lipuntarkas-tajien valmentamiseksi. Edellisillä oli yhteensä 152 ja jälkimmäisillä 29 osan-ottajaa.

Helsingissä järjestettyjen oppikurssien ja niiden jälkeen suoritettujen virka- ja pätevyystutkintojen määrä oli kertomusvuonna jonkin verran suurempi kuin edellisenä sotavuonna. Kaikkiaan pidettiin nyt 20 erilaista kurssia, joilla oli yhteensä 870 osanottajaa. Eri osastojen kesken tämä koulutustoiminta jakaantui seuraavasti:

Liikenneosasto:

Ylemmät liikenneoppikurssit:	3 kurssia,	4 luokkaa, 141 oppilasta
Alustavat »	3 »	7 » 217 »
Alemmat »	4 »	5 » 180 »
Yhteensä	10 kurssia,	16 luokkaa, 538 oppilasta

Koneosasto:

Veturinkuljettajaoppikurssit:	4 kurssia,	4 luokkaa, 164 oppilasta
Veturinlämmittäjäoppikurssit:	2 »	2 » 79 »
Vaunumiesoppikurssit:	1 »	1 » 28 »
Yhteensä	7 kurssia,	7 luokkaa 271 oppilasta

Muut osastot:

Hallinto- ja talousosastojen	1 virkamieskurssi, 1 luokka,	21 oppilasta
Supistettu tariffiosaston	1 »	1 » 13 »
Jt:n luentokurssit	1 kurssi	1 » 27 »
Yhteensä	3 kurssia	3 luokkaa, 61 oppilasta

Vuonna 1944 valmistuis tämän mukaan 134 uutta ylimääräistä sähköttäjää ja niiden lisäksi 177 sellaista alustavan virkatutkinnon suorittanutta liikenneoppilasta, joita käytetään avustamassa pienemmillä liikennepaikoilla. Edellisistä oli miehiä 67 ja naisia 67, jälkimmäisistä miehiä 34 ja naisia 143. Loput edellämainituista osanottajista saivat ehtoja.

Alemmilla liikenneoppikursseilta eli konduktöörikursseilta, joista vuoden päättyessä yksi 2-luokkainen kurssi vielä oli kesken, hyväksyttiin yhteensä 107 konduktööriin, ensi luokan vaihdemiesten ja asetinlaitemiesten, pakka- ja vaakamestarien, eräiden tähän liikennehenkilökuntaan kuuluvien esimiesten ja lisäksi ylikonduktöörien sekä järjestelymestarien virkoihin pätevää miestä.

Veturinkuljettajan virkoihin päteviksi julistettiin edelläsanoittujen veturinkuljettajaoppikurssien päätyttyä 157 miestä sekä veturinlämmittäjäkurssien jälkeen 72 veturinlämmittäjää. Vaunumieskurssien jälkeen pidetyssä tutkinossa sai 28 miestä vaunumestarin pätevyuden.

Hallinto- ja talousosastojen virkatutkinnossa hyväksytyistä konttorioppilasta kuului talousosastoon 18 ja näiden lisäksi rata-, liikenne- ja tariffiosastoihin yksi kuhunkin.

Tariffiosaston ylimääräisiä konttoriapulaisia varten, joita nykyisten määräysten mukaan ei ilman tutkintoa voida nimittää vakinaisiksi konttoriapulaisiksi, pidettiin edellämainitut supistetut kurssit, joiden 13 osanottajalle annettiin tämä rajoitettu pätevyys.

Junaturvallisuussäännön yhdenmukaisen opettamisen ja soveltamisen edistämistä varten pidettiin yhdet luentokurssit liikenneosaston linjavirkamiehille ja koneosaston matkaneuvojille. Liikennejaksosta oli näille kursseille määrätty 16 ja verikkojaksosta 11 osanottajaa.

Tätä ammattiopetustointa koskeva yksityiskohtainen selonteko sisältyy oppikurssien johtajan kunkin lukuvuoden kevätlukukauden päätyttyä laatimaan vuosikertomukseen.

Tiedot konepajakouluissa annettavasta ammattityöläisten ja veturinlämmittäjäoppilaiden koulutuksesta esitetään konepajojen toimintakertomuksissa.

IX. Tapaturmat.

Allaoleva taulukko osoittaa liikenneonnettomuuksien lukumäärän vuonna 1944 sekä näissä onnettomuuksissa tapaturmaisesti kuolleiden tai loukkaantuneiden henkilöiden luvun.

	Onnet- to- muuk- sien luku	Kuoli	Louk- kaan- tui	Päälle- ja yhteen- ajot	Taso- ylikäy- tävä- onnet- tomuu- det	Ylläajot	Kis- koilta suistu- miset	Muusta syystä
Tammikuu	40	5	16	6	3	14	5	12
Helmikuu	39	9	6	4	4	10	6	15
Maaliskuu	29	8	10	4	3	13	1	8
Huhtikuu	36	9	9	8	3	9	9	7
Toukokuu	37	13	6	5	2	10	13	7
Kesäkuu	32	7	16	3	3	7	15	4
Heinäkuu	22	13	36	4	4	6	1	7
Elokuu	35	4	9	5	4	7	7	12
Syyskuu	44	16	27	10	8	7	5	14
Lokakuu	27	7	16	6	2	8	6	5
Marraskuu	37	7	9	5	2	13	3	14
Joulukuu	34	16	38	4	6	17	3	4
Yhteensä	412	114	198	64	44	121	74	109

X. Taloudellinen tila.

Valtionrautateiden pääoma-arvot.

Taloudellinen tila. Pääoma-arvo.	Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kirjanpidon mukaan vuoden 1943 lopussa	5,886,903,135: —
	Tähän on vuonna 1944 tullut lisää:	
	Uudisrakennusten ja erään uuden rataosan arvo	281,428,275: —
	Uuden liikkuvan kaluston arvo	214,221,367: —
	Uusien työkoneiden arvo (rautatierakennusten työkoneita sekä käyttökaluksia lukuunottamatta)	9,213,895: —
		504,863,537: —
		6,391,766,672: —
	Tästä on vuonna 1944 vähennetty:	
	Vuoden kuluessa poistettu:	
	Työkoneiden arvosta	238,160: —
	Liikkuvan kaluston arvosta	4,102,474: —
	Vuoden kuluessa kuoletettu:	
	Kiinteistöjen arvosta	53,720,200: —
	Työkoneiden »	3,341,900: —
	Liikkuvan kaluston »	29,318,000: —
		90,720,734: —
	Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten vuoden 1944 päättyessä	6,301,045,938: —
	Tähän on lisättävä uusien rautatierakennuksien kiinteistöarvot, yhteensä	751,038,215: —
	Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1944 lopussa ¹⁾	7,052,084,153: —
	Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen osalle 4,634,116,527: — mk, liikkuvan kaluston 1,616,275,890: — mk ja työkoneiden osalle 50,653,521: — mk eli prosenteissa 73.5, 25.7 ja 0.8.	

Valtionrautateiden tulot.

Tulot.

Valtionrautateiden bruttotulot nousivat vuonna 1944 3,067,021,883 markkaan. Tästä on vähennettävä suorituksia vieraille rautateille y. m. ja takaisinmaksuja rautatien käyttäjille yhteensä 13,045,343: — mk, joten kertomusvuoden nettotuloksi jää 3,053,976,540: —. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna 3,070,465,857: — mk, ovat tulot vähentyneet 16,489,317: — markalla eli 0.54 %. Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuvat vuosina 1944—1942 seuraavasti:

Tulon laatu	Vuonna 1944		Vuonna 1943		Vuonna 1942		Lisäys vuonna 1944 vuoteen 1943 verrattuna	
	mk	%	mk		mk		mk	%
Henkilöliikenteen tulot	1 634 989 540	53.83	1 504 039 221		1 077 305 824		139 950 319	9.30
Tavaraliikenteen tulot	1 262 367 304	41.33	1 429 068 080		1 252 454 894		166 700 776	11.66
Muut liikennetulot	23 966 526	0.79	27 196 562		20 049 705		3 230 036	11.87
Lennätintulot	4 168 848	0.14	2 885 554		1 591 608		1 283 294	44.47
Autoliikennetulot	24 925 745	0.82	23 257 984		16 350 753		1 667 761	7.17
Korvaus postinkuljetuksesta ..	32 745 000	1.07	32 745 000		17 560 000		—	—
Sekalaiset tulot	61 813 577	2.02	51 273 456		40 461 943		10 540 121	20.56
	Yhteensä 3 053 976 540	100.00	3 070 465 857		2 425 774 727		16 489 317	0.54

¹⁾ Tähän ei ole luettu käyttökaluksia, jonka arvo oli kertomusvuoden lopussa 79,003,905: —.

Valtionrautateiden menot.

Valtionrautateiden hallinto-, kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1944 2,687,943,003: — mk, oltuaan edellisenä vuonna 2,174,395,619 mk ja osoittivat siten 513,547,384 markan eli 23.62 % lisäystä.

Menoprosentti, s. o. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde oli vuonna 1944 88.02; vuonna 1943 se oli 70.82 ja vuonna 1942 72.31.

Rautatiehallituksen menot olivat 44,513,854 mk ja linjahallinnan menot 2,643,429,149 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 1.66 ja 98.34 %.

Menojen jakautuminen eri momenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

Menot.

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1944	
	v. 1944	v. 1943	mk	%
<i>Rautatiehallitus.</i>				
Palkkaukset	29 352 037	26 639 876	2 712 161	10.18
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot	6 267 199	5 643 923	623 276	11.04
Viransijaisten palkkiot	678 447	478 690	199 757	41.73
Matkakustannukset	471 602	430 710	40 892	9.49
Vakinaiset eläkkeet	2 448 862	2 194 459	254 403	11.59
Ylimääräiset eläkkeet	149 765	163 695	—13 930	— 8.51
Apuraha eläkelaitokselle	142 421	128 701	13 730	10.66
Ammattiopetus	367 138	432 627	—65 489	—15.14
Pääjohtajan käyttövarat	17 846	10 537	7 309	69.41
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito	1 709 215	1 490 495	218 720	14.68
Painatuskustannukset	265 070	249 896	15 174	6.07
Sekalaiset menot	2 644 252	1 835 183	809 069	44.09
	44 513 854	39 698 792	4 815 062	12.13
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot.</i>				
<i>Henkilömenot</i>				
Palkkaukset	676 438 599	599 946 656	76 491 943	12.75
Ylimääräisen henkilökunnan ja työvoiman palkkiot	233 057 790	196 438 341	36 619 449	18.64
Viransijaisten palkkiot	37 693 680	28 819 183	8 874 497	30.79
Virantoimitusrahat, ylityökorvaus ja palkinnot tarveaineiden säästämistä	75 072 485	51 860 628	23 211 857	44.76
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muuttokustannuksista	18 850 030	15 886 481	2 963 549	18.65
Vakinaiset eläkkeet	59 413 288	53 656 695	5 756 593	10.73
Ylimääräiset eläkkeet	3 776 788	3 400 598	376 190	11.06
Apurahat eläkelaitokselle	10 426 541	8 844 959	1 581 582	17.88
Tapaturmakorvaukset	5 389 514	4 599 805	789 709	17.17
Muut huoltomenot	845 232	737 286	107 946	14.64
<i>Kalusto ja käyttöaineet.</i>				
Käyttökäluisto sekä sen kunnossapito ja tarkastus	6 955 371	9 380 319	—2 424 948	—25.85
Polttoaineet	833 259 842	607 112 080	226 147 762	37.25
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta	79 505 365	64 833 054	14 672 311	22.63
<i>Rata ja rakennukset.</i>				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito	184 890 134	163 329 347	21 560 787	13.21
Sähkövoimalaitosten ynnä vahvavirta-, lennätin- ja puhelinjohtojen kunnossapito	11 101 993	8 817 077	2 284 916	25.91
Merkinanto- ja turvallisuuslaitteiden kunnossapito	4 329 613	3 724 826	604 787	16.24
Lumen ja jään poistaminen	14 130 551	11 371 800	2 758 751	24.26
<i>Liikkuva kalusto.</i>				
Liikkuvan kaluston, työkonoiden ja koneellisten laitteiden kunnossapito	245 834 793	201 269 525	44 565 268	22.14
Korvaus vieraan liikkuvan kaluston käytöstä	3 998 794	3 380 270	618 524	18.30

Menot.

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (-) vuonna 1944	
	v. 1944	v. 1943	mk	%
Muut asiamenot				
Painatuskustamukset	9 181 964	6 119 099	3 062 865	50.05
Vahingonkorvaukset	7 071 608	7 798 486	— 726 878	— 9.32
Verot	423 572	389 190	34 382	8.83
Postilaitokselle postinkuljetuksesta suoritettava korvaus	1 000 000	1 000 000	—	—
Sekalaiset menot	1 703 702	1 344 455	359 247	26.72
Kuoletukset	119 077 900	80 636 668	38 441 232	47.67
Linjahallinto yhteensä	2 643 429 149	2 134 696 827	508 732 321	23.83
Kaikkiaan	2 687 943 003	2 174 395 619	513 547 384	23.62

Rahallinen tulos.

Rahallinen tulos.

Valtionrautateiden kirjanpidon mukaan laskettu rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä v. 1944 osoitti 366 milj. markan ylijäämää. Kun vastaava määrä v. 1943 oli 896.1 milj. markkaa, on ylijäämä pienentynyt 530.1 milj. markalla eli 59.15 %.

Täsmällisin luvuin esitettynä valtionrautateiden tulojen ja menojen sekä ylijäämän lisääntyminen käy ilmi seuraavasta taulukosta:

	Vuonna 1944 mk	Vuonna 1943 mk	Lisäys vuonna 1943	
			mk	%
Tulot	3 053 976 540	3 070 465 856	— 16 489 316	— 0.54
Menot	2 687 943 003	2 174 395 619	513 547 384	23.62
Ylijäämä	366 033 537	896 070 237	— 530 036 700	— 59.15

Helsingissä, rautatiehallituksessa, joulukuun 7 päivänä 1945.

H. Roos.

Arvi Nikkilä.

